Bojan B. Dimitrijević

JUGOSLOVENSKO RATNO VAZDUHOPLOVSTVO

1942–1992



ISI

Biblioteka
STUDIJE I MONOGRAFIJE

INSTITUT ZA SAVREMENU ISTORIJU

Odgovorni urednik
dr Momčilo Pavlović

Uređivački odbor;
dr Momčilo Pavlović, predsednik; mr Ivana Dobrivojević, sekretar;
dr Momčilo Isić, dr Predrag J. Marković, mr Milan Koljanin

Recenzenti
dr Momčilo Pavlović
general-major mr Zdravko Ponoš

Lektor
Branka Kosanović

Likovno-grafički urednik
Dragan Džaković

Obavljivanje knjige pomoglo je Ministarstvo nauke i zaštite životne sredine Republike Srbije

Bojan B. Dimitrijević

JUGOSLOVENSKO RATNO VAZDUHOPLOVSTVO 1942–1992

ИНСТИТУТ ЗА САВРЕМЕНУ ИСТОРИЈУ · ИСИ · Београд

Beograd 2006

SADRAŽAJ

PREDGOVOR

Reforme u sistemu odbrane i proces međunarodne reintegracije Srbije su danas
osnovne stajne tačke na kojima Srpska vojska gradi svoj put. Promene u odbrani
uslovljene su eksternim uslovima – socijalnim, političkim i ekonomskim. Ali takođe
i internim, tehnološkim, organizacionim i taktičkim uslovima. Eksterni uslovi na-
meću vojsci nove misije. Naprotiv, unutrašnji uslovi u mnogome onemogućavaju te
nove misije. Ako apstrahujemo često političko nerazumevanje koje dodatno otežava
reforme, postoje unutar vojske mnogi realni faktori usporavanja reformskog proce-
sa. Predimenzioniranost, opremljenost prilično zastarelom tehnikom, neadekvatna
osposobljenost, neoperabilnost, neadekvatna gotovost za angažovanje i nepriklad-
nost za nove bezbednosne izazove čine osnovne probleme koji stoje pred reformom
u sistemu odbrane. U nizu dilema koje ovaj proces otvara, od nedavno oblikovanje
Srpske vojske zahteva i istorijski pristup, kao veoma značajan segment u profilisanju
vojske Republike Srbije.

Osnovni problem je što je Srpska vojska danas, umnogome tehnološki, ali i po
unutrašnjem mentalnom sklopu, u stvari, naslednik Hladnoratovske Jugoslovenske
narodne armije. Ova činjenica se često previđa. Vreme ratova i međunarodne izola-
cije devedesetih, samo je pojačalo tehnološki zaostatak, ksenofobiju, regresiju u pro-
mišljanju i socijalnu napetost. Nekadašnje vojne vrednosti doživele su svoj sunovrat.
Upravo, ovo mi je bio osnovni motiv da pristanem da recenziram monografiju dr
Bojana Dimitrijevića „Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo 1942-1992". Naime,
autor ovog dela, koje, iako, govori samo o vazduhoplovstvu, dao je njegovu kom-
pletnu sliku od nastanka u vremenu rata 1942. do „prestanka" postojanja 1992. godi-
ne, što ovaj rad čini čvrstim stajalištem u analizi mnogih današnjih procesa, dilema i
nepoznanica. Makar u domenu vazduhoplovstva Mnogi od današnjih problema koje
pritiskaju vazduhoplovstvo, upravo nisu razumljivi, bez sagledavanja istorijskog
konteksta njihovog nastanka. U tome i jeste značaj ove monografije.

Današnje vazduhoplovstvo Srpske vojske je u veoma kritičnom položaju. Njega
odlikuju inferiornost lovačke avijacije, ograničenost dejstava lovačko-bombarder-
ske i izviđačke avijacije, neadekvatnost postojeće helikopterske flote, gde pretežu
brojem laki helikopteri, a nedostaju osnovni transportni helikopteri koji bi povećali
mobilnost vojske u novim izazovima. Potom, ograničenost dejstava protivvazdu-
hoplovne odbrane, sa izuzetnom osetljivošću radara i drugih sredstava na elektron-
ska ometanja protivnika i smanjena mobilnost, sveopšta istrošenost resursa i pojave
besperspektivnosti čine aktuelni momenat veoma reforme teškim. Naprotiv, u vre-
menu Hladnog rata, o kome govori ova knjiga, ovako dramatičnih iskušenja bilo je
manje. Ona su bila kratkotrajnija, drugačije kanalisana od rukovodećih struktura i
prevazilažena u različitim međunarodnim kontekstima. Ova monografija svedoči o

ponekad, čak i preteranoj zainteresovanosti vojnog, političkog i partijskog vrha za razvoj vazduhoplovstva. Kao što je bio slučaj sa insistiranjem na razvoju domaćeg supersonika osamdesetih godina ili na nabavci mlaznjaka početkom pedesetih, odnosno sa insistiranjem na politici razvoja domaće vazduhoplovne industrije po cenu neuspešnih projekata.

Daleko više od preglednog i čitkog rukopisa dr Dimitrijevića, koji može da ovu knjigu preporuči široj publici, smatram da je ona značajna za sve nas u Srpskoj vojsci, a posebno za kolege u vazduhoplovstvu, jer se njenim čitanjem, u mnogome razume današnji položaj vazduhoplovstva. Pre svega tehnološki, jer su gotovo sva osnovna sredstva kojima raspolaže vazduhoplovstvo nabavljena u vremenu o kome govori ova knjiga, i o kojima autor daje značajne informacije: logiku, vreme i način nabavke, kao i ranija iskušenja sa upotrebom pojedinih sredstava. Ovde je posebno značajno mesto o načinu razvoja pojedinih domaćih tipova koji su i danas osnovni srpski vazduhoplovi. Autor veoma kritički promišlja neke od ovakvih projekata vazduhoplovne industrije ili mogućnosti raketnih ili radarskih sistema, na bazi sačuvane i dostupne građe. Na taj način dolazimo do razumevanja mnogih tehnoloških nedoumica ili interpretacija, stvorenih uglavnom nepoznavanjem prethodnih događaja u našem vazduhoplovstvu.

Moguće da je sa stanovišta današnjih odbrambenih povezivanja, najzanimljivije poglavlje o jugoslovenskoj integraciji projektu Vojne pomoći pedesetih godina, koji je bio neka vrsta ondašnjeg Partnerstva za mir, kome danas težimo. Dr Dimitrijević je obuhvatio sve aspekte i probleme ovog približavanja od tehnoloških, preko edukativnih do političkih. Ono što se jasno vidi da je vazduhoplovstvo bilo najznačajniji deo te integracije, i da je prednjačilo brojem ljudstva koje je prošlo obuku, novom tehnologijom i nivoom saradnje sa zemljama NATO.

Posebno značajno za shvatanje i razumevanje organizacije (a tim i istorijskih tradicija) je autorovo bavljenje organizacijskim razvojem i pregledom svih jedinica koje su bile u sastavu RV i PVO. Pošto je iz rada vidljivo da je autor u ovom polju konsultovao svu građu organizacijske uprave Generalštaba kao i RV i PVO, smatram da je to veoma važan doprinos sagledavanju organizacionih promena u toku pedeset godina ratnog vazduhoplovstva, jer su dati elementi kojima se može razumeti nastanak i razvojni put postojećih jedinica. Pogotovo u vreme organizacijskih promena koje nam predstoje u vazduhoplovstvu.

Smatram da je autor ponudio knjigu pisanu dopadljivim stilom. Uveren sam da njen istraživački doprinos je neophodno učiniti dostupnim i široj stručnoj i ostaloj publici, da bi se na taj način razumeli mnogi današnji procesi.

načelnik Generalštaba Srpske vojske

general-major mr Zdravko Ponoš

UVOD

Knjiga koja je pred čitaocem predstavlja istoriografski pokušaj sagledavanja istorije ratnog vazduhoplovstva socijalističke Jugoslavije u periodu 1942 – 1992. godine. Iako je istorijska distanca pojam koji se nebrojenim informacijama svakodnevno ukida, svedoci smo da zainteresovana javnost u Srbiji, ali i na prostoru bivše Jugoslavije, još nema adekvatnu sintezu istorijskog razvoja ratnog vazduhoplovstva u naznačenom. Za prethodni period istorije srpskog/jugoslovenskog vazduhoplovstva pre 1941. postoji raspoloživa literatura, koja zainteresovanoj javnosti pruža vrlo dobru sliku. Međutim, posebno za period posle 1945. godine to je nešto drugačije, i pored nekoliko knjiga koje su dale pregled razvoja Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva (JRV, naziv *Ratno vazduhoplovstvo i protivvazdušna odbrana* usvojen je 1959), posle Drugog svetskog rata.

Relevantna pitanja kojima se bavi ovaj rad su mnogobrojna – od opšte želje za zasvođenim saznanjem o jednom problemu, do pojedinosti ili saznavanja procesa. Među njima su i sledeća pitanja: prelaz partizanskog vazduhoplovstva u mirnodopsko; organizacione forme novog vazduhoplovstva; uključivanje vazduhoplovne industrije u njegov razvoj i njena proizvodnja; vazduhoplovstvo koje od prvog mirnodopskog dana postaje i snažan faktor odvraćanja, prvo na novouspostavljenim granicama, a nekoliko godina kasnije u ideološkom sukobu sa SSSR-om i njegovim satelitima, a zatim u kriznim trenucima socijalističke Jugoslavije: tršćanskoj i čehoslovačkoj krizi, zatim u nemirima na Kosovu i Metohiji. Da li postoji i koliki je diskontinuitet sa vazduhoplovstvom nestale jugoslovenske Kraljevine? Koliko je vazduhoplovstvo drugačije od prethodnog u kadrovskom, ideološkom ili organizacionom smislu? Na ovo pitanje se nadovezuje intenzivan ideološki segment u vazduhoplovstvu nove Jugoslavije – kao novost u armijskom životu ovog prostora. Kako je kasnije tekao mirnodopski razvoj, usponi i padovi, koncepcijski promašaji ili dobra rešenja i mnoga druga pitanja koja obuhvata ovaj rad.

Kritičari armije često su *a priori* svojim nerazumevanjem dovodili u pitanje i njenu ulogu u modernizaciji jugoslovenskog društva. Upravo je vazduhoplovstvo ključni nosilac modernizacije armije i indirektno društva, što pokazuje razvoj vazduhoplovne industrije i prijem američke vojne pomoći. Politički disput sa Sovjetima revitalizovao je jugoslovensku vazduhoplovnu industriju, koja je bila jedan od ključnih faktora modernizacije: svojim nastankom, novim tehnologijama, proizvodima koji su podizali tehnološki i kulturni nivo ljudi koji su u njoj radili. Raspolažući mnogim novim tehničkim sredstvima posle isporuka u okviru sistema vojne pomoći, vazduhoplovstvo je podizalo opšti tehnološki nivo zemlje upotrebom mlaznog aviona ili radara, a kroz obuku svog sastava (koji je posle društvo

apsorbovalo kroz svršene majstore raznih znanja, tehničare, zanatlije, vozače i dr.) podizalo je i opštekulturni nivo.

U teško dostupan prostor istraživanja armije, pa stoga i ratnog vazduhoplov-stva, zalazili su samo „istoričari po dužnosti", odnosno sastavljači monografija i edicija za interne potrebe armije (*Razvoj Oružanih snaga SFRJ* u 24 toma i dr.), kao i pojedini vojni publicisti i feljtonisti, koji su na način primeren ovim žanrovima obrađivali pojedine teme iz ovog i kasnijih perioda, često sa senzacionalističkim pristupom i nenaučnom svrhom, ili pogrešnom ili problematičnom namerom ili znanjem. Ponekad, i najviše: oficiri, generali, pripuštani su u arhive, kada im je davana građa za lična istraživanja, mahom za periode u kojima su bili na komandnim dužnostima. Nedostatak naučno utemeljene studije o vazduhoplovstvu uslovio je da i dalje postoje nepoznavanje, stereotipi, mitske i neistorijske predstave o pojedinim događajima, tipovima vazduhoplova, razvoju, istoriji, mestu, ulozi u okviru vojske posle 1945. godine. Ipak, ne može se zaobići činjenica da je nekoliko vazduhoplovnih časopisa, u kojima su se entuzijasti bavili temama iz istorije RV, od sredine 80-ih godina pomoglo da istorijska slika vazduhoplovstva bude mnogo jasnija nego za neke druge vidove ili rodove JNA u istom periodu.

Okolnost da smo godinama bili u poziciji da profesionalno proučavamo vazduhoplovnu istoriju u okviru Muzeja Jugoslovenskog vazduhoplovstva i Muzeja Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva (reč je o dve institucije, iako pod jednim krovom, da ne bude zabune), učinila je da naš rad bude zasnovan na pregledu kompletne arhivske građekoja je pohranjena u ovoj ustanovi i opširne literature za ovaj period. Za rane periode razvoja vazduhoplovstva, arhivski fondovi čine nam se „tanki" rečeno istoričarskim žargonom. Za ovu temu najznačajnija i najdostupnija istorijska ustanova jeste Muzej Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva u Surčinu, koji poseduje najviše arhivske građe za ratno vazduhoplovstvo. Ono što smo utvrdili jeste da se zvanična istorija JRV počela da se godišnje beleži tek od 1955. godine. Za prethodni period postoje samo (pojedinačno sačuvane) istorije avijacijskih divizija ili pukova, dokumentacija po pojedinim slučajevima ili temama i periodika.[1] Tako smo i pored posebne vazduhoplovne pedantnosti, uslovljene prirodom ovog vida, ostali smo bez sumarnih i detaljnih istorijata JRV za čitav period koji omeđuje naša tema!

Istraživanje je zasnovano na pregledu dostupne građe za posleratni period RV, koja je pohranjena u Muzeju JRV u Surčinu. Godišnje istorije jedinica nivoa korpus – divizija – brigada – puk – samostalne jedinice, tehnička dokumentacija, kao i fragmentarni godišnji pregledi na nivou Komande RV, nisu u kompletu sačuvani, ali ipak, najvećim delom, zasvođuju kompletnu istoriju RV 1942 – 1992. godine. Sticajem političkih okolnosti, autor je dobio priliku da u Upravi za organizaciju, pregleda kompletnu organizacijsku građu za vazduhoplovstvo, koja je sačuvana od 1949. godine na dalje. Rezultati tog istraživanja su posebno vidljivi u prilogu 6, gde smo rekonstruisali kratke istroije svih vazduhoplovnih jedinica, gotovo stoprocentno.

Za dobijanje potpunije slike, posebno o spoljnopolitičkom trenutku i doga-

[1] Muzej Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva (u daljem tekstu MJRV), Zemun, fond posleratnih jedinica Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva (JRV). U Arhivu Jugoslavije fond pod brojem 546, zaveden je kao dokumentacija Komande vazduhoplovstva JA 1945–1947. Autorovim trebovanjem ovog fonda (1994) ustanovljeno je da se on ne nalazi u Arhivu Jugoslavije, iako je uredno zaveden.

đajima u kojima je RV učestvovalo, kao i o čitavom spektru ideološke istorij kombinovali smo fondove Diplomatskog arhiva Saveznog ministarstva inostrani poslova i Arhiva Jugoslavije. Konačno, sa različitih strana skupili smo dosta ve liku i temama šaroliku literaturu. Ona je reprezentovana kroz objavljene izvore naučne, stručne ili istraživačke članke, a zatim monografije, biografije i druga del sa mnogim manjim ili većim pasažima koji se odnose na vazduhoplovstvo. Sv ta građa i literatura postala je čvrsto tlo na kojem smo mogli da zidamo arhivsk zasnovanost istraživanja. Poseban ton davali su podaci sakupljeni prilikom ranij poseta spomen-sobama nekih vojnih jedinica i razgovori sa pojedinim pripadni cima RV. Usmeni izvori su postali zahvalna dopuna za određena pitanja iz istorij armije ovog perioda. Naravno, i u ovom segmentu iskustva su različita. Razn ljudi različito su pamtili pojedine događaje, isticali svoje stavove ili uloge, kraće i duže govorili, bili odbojni prema zapisivanju, smatrali da nemaju ništa posebno d kažu o nekim pitanjima. Moguće je da je ponekad neki sud ili interesantno opisan detalj povukao i samog autora da se previše „identifikuje sa temom". Generalno naša su iskustva takva da je rad na sabiranju usmenih izvora vrlo važna dopuna u uslovima poznate teme na bazi arhivske ili novinske građe, a za neke pojave ili z lično viđenje i ocene nezamenjiv.

Sa ovakvim problemima suočili su se i sastavljači edicije *Razvoj oružanih snag* (knjige 4 i delom 16, 17 odnose se na RV i PVO), o čemu svedoči raznolikost opis i nivo informacija za periode u okviru pojedinih oblasti u ovoj ediciji. Razumljivo razni autori ove edicije pridavali su veću pažnju pojedinim temama. Nivo njiho ve spisateljske sposobnosti takođe je bio raznolik. Međutim, nedostatak građe i njena fragmentarnost, zbog koje su neke pojave ostale nedovoljno protumačene kao i olako pređena komplikovana mesta ostaju evidentni.

Međutim, i samo doba koji omeđuje vremenski okvir naše teme nije bilo na klonjeno onima koji bi ostavljali podatke za istoriju. Istražujući istoriju vazduho polovstva sa kolegama Milanom Micevskim, Draganom Savićem, Aleksandrom Radićem i Aleksandrom Kolom, kod gotovo svih svedoka ustanovili smo potpun nedostatak sačuvane lične građe, dokumenata i posebno fotografija iz ovog peri oda. Najkritičniji su periodi 1948–1951. i 1991–1992, koji su za istraživanje sva kako najteži, ako se sudi po našim usmenim izvorima. Složenost situacije, kao i opšta obazrivost prema svemu i svakome uticali su na to da se vojna lica klone sakupljanja podataka, dokumenata i fotografisanja, osim najnužnijeg. Česte pre formacije, promene mesta baziranja, terensko baziranje, fluktuacija ljudi, svojevr sna nezavršenost i konstantnost ratnog stanja u miru, dodatno otežavaju sećanja ali su komplikovali i tadašnju armijsku praksu.

Postoji mnogo primera o dilemama istraživača koji nastoji da stekne celovitu i tačnu istorijsku sliku o pojedinim pitanjima iz istorije RV. Recimo, prvih godina u vazduhoplovstvu je ustanovljena evidenciona zbrka u domenu aviona i motora tako da se pri primopredajama materijala često nije znalo ni šta se prima, ni nje gova prethodna upotreba. Navodimo samo jedan primer o tome, prema svedo čanstvu iz Biltena Vazduhoplovno-tehničke službe: „Imajući u jedinicama takvo stanje materijala a u nedostatku rezervnih delova za kompletiranje, vršilo se ski danje opreme sa jednog aviona-motora i ugrađivala se ista na drugi, radi njegovog dovođenja u ispravnost, čime je napravljena još veća zbrka oko evidencije opre me aviona-motora. U takvim slučajevima nije se moglo ustanoviti šta je koji od

aviona-motora imao od opreme, a šta nije i nisu se mogle preduzeti nikakve mere za popunu nedostajuće opreme aviona-motora". Zbog takve situacije naređen je inventar u svim jedinicama JRV od 15. do 30. aprila 1950.[1] Verujemo da je posle inventarisanja stanje bilo bolje, ali o tome da nepravilnosti nisu sasvim nestale svedoče i razlike u onome što je pisano u godišnjim istorijama jedinica, registrima aviona i pojedinim tehničkim knjižicama, a recimo odnosilo se na upotrebu nekog sredstva u jedinici. Sve to je znatno otežavalo istraživanje i omogućavalo da se prolaskom kroz samo jednu vrstu građe izvuku i neki pogrešni zaključci, pogotovo kada je reč o tipologiji ili brojnom stanju pojedinih letelica.

Slične dileme su postojale i sa istorijama pojedinih jedinica RV i PVO. Tajnovitost naziva kombinovana sa poslovičnom nebrigom o tačnosti istorijata jedne jedinice, uz kombinaciju sa praksom nastavljanja tradicija jedinica iz tzv. NOR-a, uslovili su neznanje i pogrešne interpretacije u ovom domenu istorije RV. Otuda u velikom dodatku na kraju knjige uvodimo istorijate svih jedinica RV i PVO, napisanih informativno, kako rekosmo, na kombinaciji građe Muzeja JRV i III (organizacijske) uprave Generalštaba JNA.

Pojavom *globalne informativne mreže (internet)* protok informacija dostigao je gotovo dramatične razmere. Tako se i RV i PVO našlo kao tema mnogih internet sajtova. Novi vazduhoplovni entuzijasta mora da bude svestan sveopšte dostupnosti internetu, usled koje se na globalnu informativnu mrežu slivaju najraznovrsniji podaci, bez ikakve selekcije. Diskusije, pregledi udesa, potpisi jedinica, tipologija – uglavnom su teme kojima se bave vazduhoplovni-inernet analitičari sa celog prostora bivše SFRJ. I dok je 80-ih godina vazduhoplovna štampa kreirala tipičnog vazduhoplovnog entuzijastu, koji se mahom bavio vazduhoplovstvom profesionalno ili iz hobija, današnja generacija vazduhoplovnih entuzijasta uglavnom je stoprocentno okrenuta informacijama sa interneta. Te informacije su često fragmentarne ili netačne, a nepostojanje vazduhoplovne literature ne omogućava da se podaci svrstaju u korektan istorijski li tehnološki okvir. Ako se tome doda i činjenica da, i pored nekoliko zapaženih članaka u vazduhoplovnoj štampi na Zapadu, i dalje postoji baratanje netačnim i stereotipnim predstavama o RV i PVO, onda je situacija još teža u pogledu sticanja pravih saznanja o ovoj problematici. U tom kontekstu treba sagledati i potrebu za ovakvom knjigom, koja teži tome da na bazi proverljivih relevantnih dokumentarnih izvora ponudi kompletnu istoriju Jugoslovenskog RV i PVO u vreme Titove i post-Titove socijalističke Jugoslavije.

Više prelomnih godina figuriraju u istoriji Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva posle 1945. godine. Ako usvojimo organizacijski faktor to su godine 1948, 1959, 1964, 1966, 1986... Ukoliko je merilo za omeđivanje razdoblja modernizacijski faktor tu su sledeće godine: 1951, 1953, 1956, 1962, 1975, itd. Postoje verovatno i drugi sistemi za određivanje perioda u istoriji JRV, ali mi smo se opredelili za kombinaciju organizacijskog i modernizacijskog faktora za omeđivanje bogate istorije JRV. Pri tome smo dali pregled nastanka i istorije RV u okviru partizanskog pokreta 1942–1945, a u istorijskom putu RV, preko 1945, 1948, 1951, 1959, 1964. i 1986. došli do njegove transformacije u RV i PVO Vojske Jugoslavije maja 1992. godine, kao potpuno različite državne tvorevine od prethodne Jugoslavije za koju je vezan i razvoj RV i PVO.

[1] *Bilteni avio-tehničke službe 151–200*, Komanda JRV 1951, 155 (bilten br. 200).

Poseban deo ove monografije posvećen je ratu 1991-1992. i učešću vazduhoplovstva u njemu. Ovaj deo ima posebnu ulogu da osvetli dramatičan i herojski ratni put RV I PVO u toku sukoba u secesionisitičkim zapadnim jugoslovenskim republikama. U Hrvatskoj i Sloveniji već odavno je progovoreno na ovu temu. Pripadnici RV i PVO, su u toj viziji bili potpuni negativci. Stoga je naša namera bila da na bazi raspoložive građe i drugih izvora ponudimo što je verniju rekonstrukciju događaja 1991-92, u kojima je RV i PVO igralo značajnu ulogu i prinelo na oltar otadžbine brojne žrtve plavog stroja. Poznajući reakcije ovdašnje vazduhoplovne „javnosti", verujemo da će ovaj deo privući najviše pažnje. Ali, stvoriti i najviše oprečnih stavova. Ipak, ovaj deo je napisan sa najboljom namerom za afirmaciju pregalaštva koje su vazduhoplovci tradicionalno pokazali.

Ova monografija nastala je kao proširena verzija monografije o Komandi RV i PVO koju je, prema zamisli i naredbi tadašnjeg načelnika Generalštaba VJ o izradi monografija rasformiranih komandi strateških grupacija Vojske Jugoslavije, po delovima pripremio autorski tim koji su činili Milan Micevski, Aleksandar Radić i autor. Knjiga je trebalo da bude objavljena u 2003. godini. Zbog nedostatka sredstava, ali i drugih razloga, monografija nije objavljena. U toku zime 2004/05. autor je na bazi svog dela u toj monografiji o RV I PVO (period 1945–1991), izradio ovu proširenu verziju koja je pred čitaocima.



Prvi deo 1942–1945 NASTANAK I RAZVOJ PARTIZANSKOG VAZDUHOPLOVSTVA[1]

Posle 22. juna 1941. i napada Trećeg rajha na Sovjetski Savez, na terenu okupirane Kraljevine Jugoslavije pojavile su se i komunističke oružane grupe. Komunistička partija Jugoslavije (KPJ) živela je do tada u najvećem delu oblasti neometana od nemačkih vlasti. Izuzetak je bio u Hrvatskoj, gde su domaće vlasti započele progon komunista, koji su posle Srba bili neprijatelj br. 2. Rat na Istoku označio je promenu stava ilegalne KPJ, koja je proglasom pozvala na ustanak i antifašistički otpor. Nekoliko dana kasnije obrazovan je i Glavni štab Narodnosolobodilačkih partizanskih odreda Jugoslavije. Na čelu je bio generalni sekretar KPJ pod ilegalnim imenom Tito, a ostali članovi bili su istaknuti prvaci ove ilegalne stranke. Političko rukovodstvo postalo je tako i vojno rukovodstvo, iako u tom trenutku bez profesionalnih vojnih lica. Izlaskom komunista iz gradova počelo je formiranje prvih partizanskih jedinica, koje su do kraja leta prerasle u odrede sa po nekoliko stotina ljudi. Za partizane, predvođene komunistima, glavna svrha ustanka bila je da se pomognu ratni napori Sovjetskog Saveza u borbi protiv Trećeg rajha. To je značilo da se ustanak morao odmah podići, jer je stanje na Istočnom frontu bilo tegobno za Sovjete. Odluka je pala na sastanku 4. jula 1941. u Beogradu. Značajna iskustva 20-godišnje ilegale u kojoj su jugoslovenski komunisti dotad funkcionisali bila su dragocena u danima posle okupacije Kraljevine. Nepostojanje regionalizma, partijska centralizacija, ali i fanatičnost dobrog dela članova predstavljali su dodatni poen za komuniste. Neke od ovih karakteristika ostaće i dalje faktor komunističke prednosti nad direktnim konkurentima – vojnočetničkom organi-

1 Celo poglavlje predstavlja uvod na bazi do sada objavljene literature: Božo Lazarević, *Vazduhoplovstvo u NOR-u 1941–1945*, Beograd 1972; *Čuvari našeg neba*, Beograd 1977, 43–180; *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u Narodnooslobodilačkom ratu, Materijal sa simpozijuma*, Beograd 1981; Dušan Otović, *Kad partizanski avioni polete*, Beograd 1982; *Za pobedu i slobodu, Vazduhoplovstvo u strategiji NOR-a, Učesnici govore* (okrugli sto: 21. mart 1985), Beograd 1986; dr Predrag Pejčić, *Prva i druga eskadrila NOVJ*, Beograd 1991; Isti, *42. vazduhoplovna divizija*, Beograd 1991; *Odnosi Jugoslavije i Rusije (SSSR) 1941–1945, Dokumenti i materijali*, Beograd 1996; Aleksandar Kolo, Bojan Dimitrijević, *Spitfajer*, Beograd 1997; Dragan Savic & Boris Ciglic, *Croatian Aces of World War 2*, Osprey Aircraft of the Aces 49, Oxford 2002.

zacijom potonjeg đenerala Draže Mihailovića. Sukob dva antifašistička subjekta proistekao je iz njihovih suprotstavljenih pozicija po svim pitanjima, koje će se u daljem toku rata samo pojačavati. Građanski rat, koji je počeo u najosetljivijem trenutku ustanka, u krajnjoj liniji je rezulirao njegovim slomom i uspostavljanjem podela sa trajnim istorijskim obeležjem.

Najbitnija razlika nove vojske u odnosu na prethodnu Jugoslovensku vojsku ogledla se u činjenici da je to bila partijska vojska. Od samog početka partizanske jedinice su u svom sastavu imale partijske organe: komesare, zamenike komesara, partijske ćelije, kasnije komitete viših jedinica. Omladinska organizacija SKOJ imala je takođe svoje organe po vertikali partizanskih jedinica, koji su bili pripremna forma za ulazak u KPJ. Za razliku od nekih drugih totalitarnih vojski tog doba, jugoslovenski komunisti nisu stvarali ekskluzivne partijske sastave, već su vođstvo pokrivali svojim ljudima, ili su kroz sistem dupliranja komandant – komesar obezbeđivali da partija uvek ima kontrolu nad komandom, ukoliko komandir – komandant nije član KPJ. „Članovi partije imali su zadatak da ostvare rukovodeću ulogu naše Partije u Narodnooslobodilačkoj vojsci radi podizanja političke svijesti, učvršćenja morala, čvrstine i discipline".

U srpskim krajevima koji su bili pod upravom NDH, otpor je nastao na drugačijim osnovama nego u Srbiji. Tu je srpski pokret imao drugačiji karakter i uslove opstanka, što partizanska propaganda kao i potonja srpska i jugoslovenska istoriografija nisu uzimale u obzir. Prvenstveni cilj je bila zaštita od pokolja nad srpskim stanovništvom koje je sprovodila marionetska NDH, i to je glavna razlika u odnosu na akciju i pokret nastao u Srbiji, odnosno Crnoj Gori. Već u prvim nedeljama postojanja NDH izvršen je pokolj Srba, koji se merio desetinama hiljada pobijenih. Time je srpski narod još juna 1941. izazvan na spontani otpor. Nikle su čete, uzdigli se lokalni vođi. Ljudi su se snabdevali oružjem kako su mogli, vezivali su se sa kim su morali i tražili pomoć gde god su mogli da je nađu. U drugim delovima NDH, komunističke pristalice formirale su manje grupe, ali je zbog početnog pritiska na komuniste od strane NDH u Zagrebu, kao i nezainteresovanosti hrvatskog stanovništva za ustanak, njihov značaj do 1943. bio marginalan. Komunisti su uticali na to da se ustanička energija sa samodbrane, preko borbe sa okupatorima, prevede na kolosek revolucije. Partizanske snage su u ustašama videle protivnike u službi okupatora, sa kojima su vođene nemilosrdne borbe, ali se u propagandi nije dozvoljavalo da se ta borba shvati kao borba protiv hrvatskog naroda u celini. Štaviše, kasnije je svako kolebanje među domobranima korišćeno za podrivanje NDH i prelazak Hrvata na partizansku stranu. Specifične okolnosti nastanka i rada vazduhoplovstva NDH upravo se mogu razumeti kroz ovaj odnos. Komunističkih pristalica bilo je u redovima Zrakoplovstva NDH, a prelet na drugu stranu nije, osim konspiracije, bio tehnički izvodljiv. Tako su partizani i došli do prvih aviona u maju 1942. godine. Na teritoriju u okolini Prijedora, koju su kontrolisali partizani, 23. maja spustili su se jedan avion Potez 25 i jedan Brege 19. U avionima su bili prebegli hrvatski vazduhoplovci: piloti Kluz i Čajavec i mehaničar Jazbec. Sa Bregeom 4. juna partizani su izvršili borbeni zadatak nad Banjalukom i aerodromom Zalužani. Avion je pogođen sa zemlje, posle prinudnog sletanja; ranjeni pilot Čajavec je izvršio samoubistvo a mehaničar Jazbeca je ubijen kasnije u zatvoru. Drugi avion tipa Potez uništila je na zemlji, 6. jula, nemačka avijacija. Ova posada je prethodno izvršila četiri borbena leta.

Poseban problem za partizanske snage predstavljao je nedostatak oružja i opreme. Glavni izvor vojničkog odevanja bilo je otimanje od neprijatelja, a tek od kraja 1943. godine i tokom 1944. kroz pomoć od saveznika. Uniforme i oružje su bili raznovrsni. Jedinice NOVJ su tokom rata na prostoru NDH u više navrata došle i do težeg naoružanja, pa nakratko i do avijacije (1942, 1943). Tako su postepeno, pogotovo od kapitulacije Italije, stvarane jedinice raznih rodova od zaplenjene tehnike: artiljerijske, tenkovske, inžinjerijske, vazduhoplovne. Kapitulacijom Italije 9. septembra 1943, u partizanske ruke je palo nekoliko aviona: u hidrobazi Divulje jedan hidroavion tipa Fleet, na letelištima Grobničko polje i Gorica još nekoliko mahom neispravnih aviona (Roda, Saiman, Kaproni i dr.). Ovi avioni su korišćeni izolovano i kratkotrajno (Fleet, mesec dana do udesa 6. oktobra, sa ukupno preko 30 letova), još pre donošenja odluke da se u okviru snaga NOVJ organizuju vazduhoplovne jedinice.

Vazduhoplovno odeljenje pri Vrhovnom štabu partizanskih snaga formirano je i počelo sa radom 16. septembra 1943. Načelnik i jedini na spisku u odeljenju bio je hrvatski prebeg i bivši pukovnik Vazduhoplovstva vojske France (Franjo) Pirc. On je u toku pregovora sa Britancima sledeće, 1944. godine imao posebnu ulogu u formiranju vazduhoplovnih jedinica popunjenih partizanima. Ipak, ideja o formiranju vazduhoplovstva je bila prisutna u najvišem partizanskom rukovodstvu, pa je 14. oktobra 1943. u Livnu formirana 1. vazduhoplovna baza NOV i POJ, sa zadatkom da prihvata vazduhoplovce iz partizanske NOVJ, ali i prebege iz Zrakoplovstva NDH. U istom periodu Vrhovni štab je uputio poziv vazduhoplovcima u svojim redovima, ali i onima u svim ostalim vojnim formacijama na jugoslovenskom ratištu, da se priključe novom vazduhoplovstvu. Sama baza imala je dva bivša hrvatska aviona tipa FL-3 i Do-17, koji su krajem oktobra i sredinom novembra preleteli na letelište kod Livna. Sa manjim FL-3 izvršeno je nekoliko trenažnih letova, dok je bilo goriva, a dvomotorni Do-17 pripremljen je za prevoz partizanske delegacije kod saveznika u Italiju. U ključnom momentu pred poletanje jedan nemački avion, koji se iznenada pojavio nad letelištem, uništio je ovaj Do-17. Od posledica tog bombardovanja stradalo je više partizanskih oficira, kao i dvojica britanskih. Među žrtvama je bio i istaknuti komunistički omladinski prvak Ivo Lola Ribar, ranije određen za vođu te misije. Mimo tog kontroverznog događaja, 1. vazduhoplovna baza je prikupila grupu vazduhoplovaca, koji su do prodora nemačkih snaga i povlačenja vršili određenu teorijsku vazduhoplovnu obuku i pripremu. U međuvremenu promena savezničke politike, ozvaničena na konferenciji „velike trojice" u Teheranu, omogućila je partizanima da ovo vazduhoplovno ljudstvo bude poslato kod saveznika na obuku. Preko Glamoča, (gde je kasnije postojala 2. vazduhoplovna baza – formirana 21. aprila 1944), Trogira, Hvara i Visa ljudstvo baze prešlo je u Italiju januara 1944, gde se sakupilo oko 250 avijatičara. Baza je rasformirana sredinom marta 1944. u mestu Karovinjo u Italiji, a njeno ljudstvo je 20. aprila prebačeno u Beninu, Libija, gde je delom ušlo u sastav partizanskih skvadrona pri RAF-u.

1.1 PARTIZANSKI SKVADRONI PRI RAF-U

Ugovori sa Britancima o obuci, školovanju i konkretnoj pomoći imali su veliki vojno-politički značaj za razvoj partizanskog vazduhoplovstva. Iako je posle rata tumačeno da ti pregovori i ugovori nisu bili nimalo laki, kao i da je bilo teškoća u njihovom sprovođenju, sa današnje distance takve ocene se ne mogu prihvatiti. Britanska strana je, zbog svojih pragmatičnih ratnih interesa, dosta brzo našla zajednički jezik sa pripadnicima jednog vojno-političkog gerilskog pokreta, i pored postojanja legalne Jugoslovenske vlade, njenih oružanih snaga koje su bile uključene u britanske sastave i samog jugoslovenskog monarha. Dana 12. marta potpisan je Protokol o obuci jugoslovenskih partizanskih letača u britanskom vazduhoplovstvu. Iako je u Protokolu bilo mnogo neobičnih zahteva (zakletva, oznake, isključivo dejstvo nad jugoslovenskom teritorijom, pravo povlačenja vazduhoplovaca itd.), britansko ministarstvo vazduhoplovstva je odobrilo te zahteve. Legalizam je ostavljen da iskopni, a u skladu sa novom političkom orijentacijom prišlo se obuci i formiranju partizanskih jedinica pri britanskom vazduhoplovstvu. Ovakvom politikom jedinice u sastavu Jugoslovenskog vazduhoplovstva u Libiji i Alžiru bile su izložene podelama i pozivima da pređu u nove i favorizovane jedinice sastavljene od partizana.

Prvi partizanski skvadron, jedinica sastavljena od dva „flajta" sa po 8 aviona i tehničke čete, 352nd Yugoslav squadron RAF (ustaljen naziv u posleratnoj terminologiji: Prva eskadrila NOVJ) formiran je 22. aprila 1944. na aerodromu u Benini – Libija na osnovu naređenja Štaba Savezničkog mediteranskog vazduhoplovstva od 1. februara 1944. u skladu sa ranijim dogovorom britanskih komandi i predstavnika jugoslovenskih partizana. Osnovni letački i tehnički sastav 352. skvadrona činili su piloti i tehničari koji su napustili 94. skvadron, tačnije Vazduhoplovstvo Kraljevine Jugoslavije, i stavili se pod Titovu komandu. Manji deo skvadrona došao je iz okupirane otadžbine, iz sastava 1. vazduhoplovne baze NOVJ. Komandant skvadrona bio je Irac (*Wing Commander* – potpukovnik) J. E. Proctor, a njegov jugoslovenski pandan bio je *Squadron Leader* (major) Mileta Protić. Skvadron je bio u operacijskom sastavu 212. grupe RAF u kojoj je bio i 94. skvadron sa preostalim Jugoslovenima „Kraljevcima".

Činjenica da su avioni ovog skvadrona nosili petokrake umesto crvenih krugova na oznakama RAF-a bila je presedan za britansko vazduhoplovstvo. Takva praksa označavanja nije bila dozvoljena ni mnogo brojnijim ni značajnijim armijama, kao što je bio poljski kontingent u sastavu britanske armije, koji je od prvih dana rata imao niz svojih skvadrona u RAF-u. O vazduhoplovstvu Jugoslovenske vojske van otadžbine u ovom pogledu ne treba ni govoriti. Posebno što je ovaj skvadron bio u sastavu RAF-a, ničim se formacijski ni organizacijski ne razlikujući od ostalih. Razumljivo, uticaj ovakve prakse na afirmaciju partizanskog pokreta bio je izuzetno važan.

Već 28. aprila iskusnije ljudstvo (koje je došlo iz 94. skvadrona) otpočelo je da leti na Harvardima III i Harikenima IIc, a 6. maja partizanski skvadron je preba-



Partizanski piloti na obuci u Severnoj Africi leteli su prvo avione tipa Harvard.

zirao na aerodrom Lete 8 km od Bengazija, radi nastavka obuke. Obuka je imala tri faze: obuku na avionu Harvard, zatim na Harikenu II i konačno od kraja juna na Spitfajeru. Već u junu započeta je obuka na Spitfajerima. Prve letove izveli su iskusniji piloti. Vreme u kojem se vršilo prenaoružanje nije obilovalo letovima i glavna obuka otpočela je u julu. U toku prijema Spitfajera skvadron je obišao i zamenik komandanta Savezničkog mediteranskog vazduhoplovstva, vazduhoplovni maršal ser Džon Slesor.

U tom periodu od preostalog manjeg dela jugoslovenskih-kraljevskih i većeg dela partizanskih vazduhoplovaca formiran 1. jula 1944. na aerodromu Benina u Libiji 351st Yugoslav Squadron RAF (Druga eskadrila NOVJ). Skvadron je bio istog formacijskog sastava kao i prethodni. Na njegovom čelu nalazio se britanski *wing commander* Torens (Torennce), a jugoslovenski komandir bio je kapetan Aleksandar Cenić. Tokom obuke imao je iste avione kao i 352. skvadron: Harvard mk II i Hariken mk IIc, a u operativnom periodu avione tipa Hariken mk- 4RP.

Aktivna obuka je bila glavni zadatak u prvoj polovini jula dok je 352. skvadron bio kompletan. Do kraja meseca svi piloti su naleteli oko 35 časova na Spitfajeru. Skvadron je u toku obuke, 20. jula, obišao i komandant vazdušnih snaga na Bliskom istoku, vazduhoplovni maršal ser Kit Park (Keith Park). Dana 16. jula tehnički deo skvadrona je počeo prebaziranje za Italiju, tačnije za aerodrom Kane (Canne) gde je kasnije trebalo da bude uključen u sastav 281. vinga Balkan Air Forcea (Balkanskog vazduhoplovstva) i u čijem će sastavu izvršiti sva borbena dejstva do kraja rata. Posle odlaska tehničara, 15. avgusta u Kane je sletelo 13 Spitfajera, a sutradan, zbog manjih kvarova tokom leta, i preostala tri. Tako je 352. skvadron bio na pragu svoje borbene aktivnosti. Prvi zadatak izvršen je



Pilotski sastav 352. skvadrona posle položene zakletve novoj partizanskoj vojsci, na aerodromu Lite, 21. maja 1944. godine. U sredini, desno, komandant partizanskog vazduhoplovstva pukovnik Pirc.

18. avgusta kada su u 10 časova skvadron-lider Protić i pilot Kluz izvršili dvočasovno praćenje četvorke Spitfajera iz 32. skvadrona u borbenom dejstvu nad Dalmacijom. Prvi borbeni zadatak 352. skvadrona izvršila je petorka Spitfajera 23. avgusta dejstvujući u širem rejonu Knina. Od toga dana skvadron je ušao u dinamičan tempo borbenih dejstava, operišući nad teritorijom okupirane otadžbine.

Na drugoj strani u Egiptu, 351. skvadron završio je dvonedeljni kurs za borbena dejstva na aerodromu Šalufa, tokom septembra 1944. Po završenoj obuci, takođe ispunjenoj velikim elanom, skvadron je dobio naređenje da se pridruži 352. skvadronu u Italiji. U periodu od 28. septembra do 2. oktobra 1944. jedinica je prebazirala na aerodrom Kane. Ovaj skvadron postao je takođe deo 281. vinga koji je bio zadužen za operacije nad Jugoslavijom. Pri štabu BAF-a bio je raspoređen partizanski oficir za vezu koji je usaglašavao borbena dejstva prema partizanskim zahtevima sa terena. Prvi borbeni zadatak 351. skvadron je izvršio 13. oktobra.

Primarni zadatak bila je podrška partizanskim snagama, a ostali zadaci bili su lovačke zaštite, izviđanja i drugo. Sve operacije su izvođene po standardima RAF-a. Većina pilota je gorela od želje da se što više angažuje u dejstvima, što se ubrzo odrazilo na broj stradalih letača. Ocenjeno je da je većina misija uspešno izvedena kada se uzmu u obzir problematičnost ciljeva, vremenske prilike i udaljenost područja operacija. Kada se u Italiju prebacio i 351. jugoslovenski skvadron, česta je bila praksa da Spitfajeri 352. skvadrona prate Harikene iz 351. skvadrona u borbenim dejstvima. Operacije su izvođene u formacijama od jednog do šest aviona, a katkad i osam. Najčešća kombinacija bila je par ili četvorka (Harikeni su izvodili najveći broj zadataka u paru, a ređe u šestorici i drugim formacijama). Oba skvadrona su dejstvovala najviše nad Dalmacijom i Bosnom i Hercegovinom, a u

pojedinim akcijama dejstvovalo se i nad Crnom Gorom, kasnije i nad Slovenijom i Hrvatskom. Dana 29. avgusta 1944. Spitfajeri 352. skvadrona pojavili su se i nad Kosmetom.

Od 19. avgusta 1944. uspostavljen je stalni detašman Spitfajera na aerodromu na ostrvu Vis. Njihov glavni zadatak u prvo vreme bila je pratnja Harikena iz 351. skvadrona, koji je uspostavio svoj detašman na Visu u periodu od 20. oktobra 1944. do 18. februara 1945.

U novembarskom izveštaju iz skvadrona već je bio istaknut zahtev za njegovo preoružanje novijim verzijama Spitfajera: MK VIII ili MK IX, odnosno Harikena mk IV. U slučaju Spitfajera 352. skvadron bio je jedini RAF-ov skvadron opremljen tim tipom na ovom području, ako ne računamo Spitfajere italijanske 20. grupe 51. storma koji je bio u sastavu BAF-a. Jedno vreme tokom operacija na Harikenima je leteo i britanski 6. skvadron koji je bio u sastavu istog vinga. Glavni razlozi za preoružanje bili su pomeranje fronta ka severu, što je zahtevalo duži dolet, kao i jačina protivavionske vatre koja je zahtevala veću otpornost aviona. Već u januaru 1945. navedeno je da je reč o starim tipovima koji zahtevaju izuzetnu veštinu da bi se održali u što većem procentu ispravnosti. Ponovo je postavljen zahtev za preoružanje uz napomenu da su piloti 352. skvadrona u dobroj kondiciji i sa puno letačkog iskustva, pa stoga lako mogu da se preoružaju na Spitfajer mk VIII ili mk IX.

Već od decembra 1944. konstatovan je stalan nedostatak raspoloživih pilota u 352. skvadronu. Izuzetna aktivnost i srčanost najvećeg dela pilota prilikom borbenih zadataka uslovila je ekstremno visoku brojku stradalih letača. Posebno je alarmantna bila činjenica da su u operacijama stradali komandant skvadrona i oba komandira flajtova, tako da je u 1945. godini skvadron operisao sa samo



Jugoslovenski piloti u sastavu RAF-a, odlikovali su se izuzetnom požrtvovanošću u vazdušnim operacijama, o čemu svedoče i brojne žrtve i uništeni ili oštećeni avioni.

13 pilota. Svi pokušaji popune pilotima bili su bezuspešni. Ostalo je zabeleženo da je i tokom 1945. manjak pilota predstavljao najveći problem za skvadron. U toku preobuke skvadron je imao trojicu poginulih pilota, a gubici koji su kasnije usledili bili su posledica borbenih dejstava. U borbenim dejstavima stradalo je još sedam pilota. U 351. skvadronu u borbenim dejstvima pala su tri pilota, a jedan je po obaranju zarobljen. Ovakvi gubici bili su posledica želje pilota da što više dejstvuju po neprijatelju. Bilo je i slučajeva obaranja od strane neprijateljskih flakova, ali bez žrtava. Ostali udesi bili su uzrokovani različitim faktorima: udarima vetra, greškama na sletanju, sudarima sa aerodromskim vozilima i drugo.

Posle pogibije skvadron-lidera Milete Protića, na čelo 352. skvadrona došao je poručnik Hinko Šoić, koji je ostao na toj dužnosti do kraja rata. Tokom januara 1945. skvadroni su po etapama prebazirali na ostrvo Vis gde je već bio stacioniran po jedan detašman skvadrona. Dana 31. januara prebaziranje je završeno, a prve operacije skvadrona kao celine počele su 1. februara. U najvećem broju akcija eksvadron je pružao podršku partizanima u širokoj akciji zauzimanja Mostara. Baziranje na Visu je pružilo niz pogodnosti: pre svega, stacioniranje na domaćem terenu, a zatim i daleko manju udaljenost područja dejstva i mogućnost znatno većeg pokrivanja teritorije. Sada se nije moralo preletati preko Jadrana do Italije.

Mart 1945. doneo je i vazdušne borbe koje su za 352. skvadron dotad bile nepoznanica. Prva vazdušna borba odigrala se 20. marta kada je jedan nemački Henschel Hs-126 naleteo na četvorku Spitfajera u rejonu Trnovo–Ilidža, koje je predvodio komandant Šoić. Hensel nije imao šanse za beg, pa je tako 352. skvadron zabeležio vazdušnu pobedu. Šest dana kasnije, osmorka Spitfajera pratila je grupu od 13 aviona C-47 koji su evakuisali partizane sa letelišta kod Metlike. Na povratku pojavile su se tri Foke-Vulfa FW 190, svaki posebno. Prvi avion je primetio pilot Gavrilović koji je sa Kovačičem krenuo u napad, ali nisu mogli da stignu napadača pošto nisu uspeli da odbace podtrupne rezervoare. Kovačič je samo ispalio rafal na bežeći Foke-Vulf. Drugi Foke-Vulf odbili su od transporta vođa formacije Šoić i pilot Lošić, dok je pilotima Deliću i Rudiju pripisano da su FW 190, koji se pojavio kao treći, „verovatno uništili".

April 1945. doneo je novo prebaziranje: ovog puta partizanski skvadroni su prebačeni na aerodrom Prkos kod Zadra. Harikeni su kompletirani od 5. aprila, jer je još od ranije u Zadru bazirala prvo šestorka, pa dvanaestorka ovih aviona. Spitfajeri su preleteli 11. i 12. aprila 1945. Skvadroni su tu posle dužeg vremena bili kompletni, jer su stigli i pozadinski delovi iz Kane. Oba skvadrona su odmah po prebaziranju nastavila borbena dejstva u podršci partizanske 4. armije. Posebno su bili aktivni u podršci partizanskim snagama pri zauzimanju Rijeke, kao i u dejstvima po nemačkim snagama koje su se povlačile ka severu. Akcije su uspešno izvršene čak i uz navođenja sa zemlje. Podatak da prilikom tih dejstava nije bilo žrtava u skvadronima govori da su piloti bili mnogo iskusniji i oprezniji u akcijama. Kraj aprila doneo je kraći period neaktivnosti skvadrona: 351. skvadron izvršio je poslednji ratni zadatak 28. aprila. Poslednji zadatak od 9. maja 1945. kada se letelo na cilj u okolini Pule nije izvršen zbog objavljene vesti o kapitulaciji Trećeg rajha.

Sumirajući aktivnost 352. skvadrona, navodimo da je do prestanka operacija izvršio 367 zadataka – operacija, u kojima je izvršeno 1210 letova. 351. skvadron izvršio je 971 let sa ukupno 226 zadataka.

Neposredno pred završetak rata, na letu iz Zemuna za Zadar, nestao je koman dir 351. skvadrona kapetan Cenić. On je tom prilikom leteo na avionu Spitfaje mk IX pozajmljenom iz jednog susednog skvadrona.

Komandant Vazduhoplovstva Jugoslovenske armije (JA), pukovnik Franj Pirc, poslao je zahtev Britanskoj vojnoj misiji pri JA, 7. maja 1945, da 351. i 352 skvadron izađu iz sastava RAF-a i uđu u formacijsku strukturu JA. I tom prilikom sada već politički nerealno, ponovljen je zahtev da se skvadroni preoružaju n Spitfajer mk IX (352) i Spitfajer mk VIII (351). Razumljivo, Britanci nisu udovolji ovom zahtevu ali su barem Jugoslovenima ostavili nekoliko neispravnih Spitfajer mk IX koji su se zatekli u RAF-ovoj avio-bazi u Zadru.

Dana 16. maja 1945. oba skvadrona su izašla iz sastava RAF-a. Dva dana ka snije od njih je formiran 1. lovački puk Vazduhoplovstva JA. Ovaj vazduhoplovn kadar je prošao surovu ratnu školu u kojoj je poginulo dosta letača koji su predvo dili partizanske skvadrone u borbi. Međutim, taj kadar neće imati istaknutu ko mandnu karijeru u posleratnom vazduhoplovstvu i, osim nekolicine njih, ostać na nižim letačkim ili tehničkim dužnostima.

Pod okriljem britanskih snaga u Italiji je formiran i Prvi padobranski bataljo 14. oktobra 1944. u logoru Gravina. Jedinica, koju su opremili i obučili Britanc stigla je početkom decembra brodom u Jugoslaviju. Preko Dubrovnika, Nikšića Podgorice, Pančeva i Inđije, bataljon je kao deo vazduhoplovstva 1. marta 194 prebačen u Zemun, gde je bio upotrebljen za obezbeđenje aerodroma. Naim bataljon nije doživeo borbenu upotrebu jer nije imao padobrane, a nije ni bil adekvatne prilike za njegovo korišćenje. U prvoj posleratnoj reorganizaciji ov jedinica je rasformirana 16. avgusta 1945. godine.

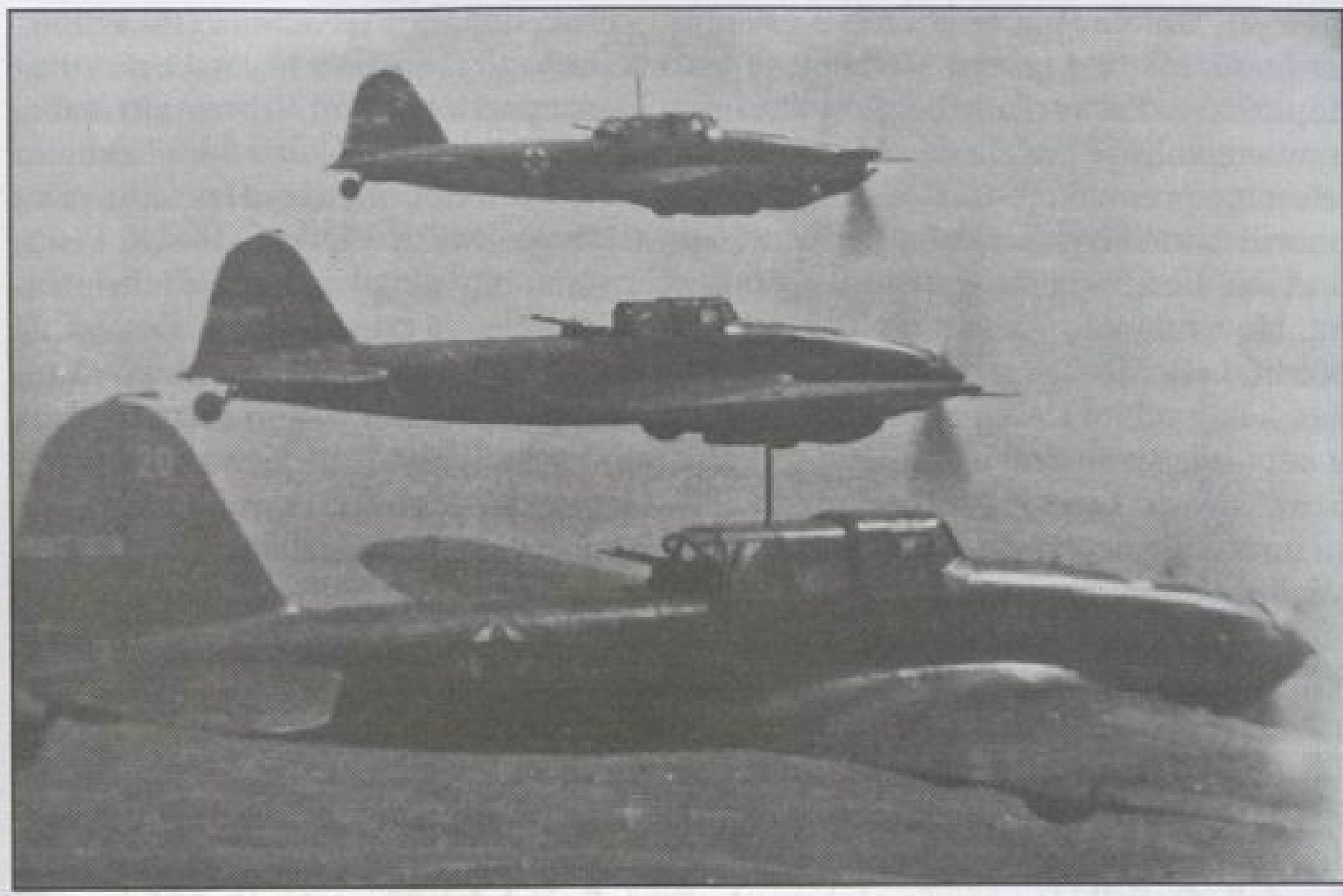


Kraj rata oba partizanska skvadrona dočekala su na aerodromu Škrabrnje kod Zadra gde je od njih formiran 1. lovački puk. Na slici Spitfajer Mk Vc, MA 340/J.

1.2 ŠKOLOVANJE U SOVJETSKOM SAVEZU

Jugoslovenski partizanski vazduhoplovci u ovom periodu započeli su obuku i u Sovjetskom Savezu na osnovu sporazuma partizanskog Vrhovnog štaba i vlade SSSR iz marta 1944. godine. Za razliku od britanskog iskustva gde je obuka bila relativno brza, a jedinice su i za manje od pola godine već izvršavale zadatke podrške partizanskih snaga, proces obuke kod Sovjeta je bio mnogo sporiji. Zbog ideološke orijentacije, Sovjetima nije nikada prebacivana ova sporost. Prve grupe partizanskih avijatičara, neke iz zemlje, druge iz Italije ili severne Afrike, stigle su u SSSR krajem avgusta 1944, prolazeći razna iskustva na putu do prve zemlje socijalizma, kao i u njoj samoj. Tokom jeseni više drugih grupa takođe je ušlo u sovjetska vazduhoplovna učilišta. Partizanske grupe podeljene su po tipovima avijacije i upućene na školovanje i to: za lovačku avijaciju u Krasnodar, za jurišnu avijaciju u Grozni, za bombardersku u Engels i za transportnu avijaciju u Moskvu. Na taj način je raspoređena prva grupa septembra 1944, a potom su druge grupe koje su pristizale u SSSR bile raspoređivane u postojeće kurseve. Program je bio jedinstven za sve, bez obzira na predznanja ili iskustvo.

Grupa (dve posade) na transportnim avionima u Vnukovu pored Moskve je najranije završila obuku. Oni su već u proleće 1945. stigli u Zemun i uvršteni su u sastav postojeće Transportne grupe. Sa drugim grupama nije bio takav slučaj – i one su stizale sukcesivno posle završetka Drugog svetskog rata. Prva klasa slušalaca u lovačkom učilištu kod Krasnodara započela je obuku u oktobru. Tada je i formiran 1. jugoslovenski vazduhoplovni lovački puk (1. iugoslavski istrebitelni aviacioni polk) koji je u Jugoslaviju stigao tek septembra 1945, kompletno naoružan lovcima tipa Jak-3. U školskom centru za jurišnike kod Groznog, nastava je počela u drugoj polovini septembra 1944. Od ovih vazduhoplovaca formiran je 3. marta 1945. 2. jugoslovenski vazduhoplovni jurišni puk (2. iugoslavski šturomovi aviacioni polk). Puk je po završetku obuke, naoružan jurišnicima Il-2, prebaziran u Jugoslaviju posle rata, u leto 1945. U bombarderskom učilištu u Engelsu, grupe partizanskih vazduhoplovaca bile su na obuci dugo posle rata. Od njih nisu formirane posebne jedinice, već su po povratku 1946. i 1947. godine uvršteni u postojeće jedinice u Jugoslaviji. Školovanje u Sovjetskom Savezu bilo je kompletno i različito od obuke kod Britanaca. Uslovi obuke su i pored ideološke bliskosti bili daleko suroviji, počev od vojničkog drila, pristupa nastavi, odnosa prema jugoslovenskim partizanima, do sveopšte oskudice i velike hladnoće. Tamo su već iskusni vazduhoplovci samo vršili preobuku i prolazili kurseve, a zatim su odmah obrazovani u skvadron i slati na ratište, što je u tom trenutku za partizanski pokret bilo najbitnije. Grupe koje su školovane u SSSR imale su i drukčiju perspektivu. U prvoj zemlji socijalizma trebalo je stvoriti i vazduhoplovne kadrove koji će po dolasku u novu Jugoslaviju biti nosioci rukovođenja, komandovanja i funkcionisanja vazduhoplovnih snaga. Za razliku od ljudi koji su došli iz RAF-a, oni su odmah postavljani na više komandne dužnosti i predstavljali su značajan udeo u jugoslovenskom vazduhoplovnom kadru.



Vazduhoplovci i avioni Il-2 Šturmovik 554. jurišnog puka, pristigli iz SSSR značajno su pojačali sastav novog vazduhoplovstva Ovde ih vidimo u toku preleta iz Sombora u Skoplje, leto 1945. godine.

1.3 PARTIZANSKE FORMACIJE I STVARANJE ŠTABA VAZDUHOPLOVSTVA

Posle odlaska 1. vazduhoplovne baze van zemlje, partizanske snage u domenu vazduhoplovstva su imale uglavnom iskustva u pripremi i održavanju letelišta za prijem britanske pomoći, kao i za evakuaciju ranjenika koju su vršili pripadnici savezničkih vazduhoplovstava. Pravih avijacijskih jedinica nije bilo, jer sve do jeseni 1944. godine nije bilo mogućnosti za njihov razvoj. Ostrvo Vis zbog udaljenosti od kopna, ubrzo posednuto britanskim i partizanskim snagama, postaće značajna vazduhoplovna stanica, na kojoj će se kasnije obrazovati ili bazirati neke jedinica partizanskog vazduhoplovstva. Kako se u stvaranju vazduhoplovstva partizanski pokret mogao osloniti prvo na Britance, a zatim od jeseni 1944. i na Sovjete, nije bilo potrebe za razvoj „partizanskih" vazduhoplovnih elemenata na terenu, koji je često menjao gospodara. U takvoj situaciji u periodu 1944–1945. formirane su sledeće vazduhoplovne jedinice na teritorijama Jugoslavije pod kontrolom partizana: Eskadrila za vezu VŠ, Eskadrila 5. udarnog korpusa, Transportna grupa i na kraju Mostarska eskadrila.

Eskadrila za vezu VŠ NOV i POJ – formirana je 18. avgusta 1944. na Visu. Bila je naoružana sa četiri aviona Po-2, koje su isporučili Sovjeti na aerodrom Vis u toku formiranja i sa nekoliko aviona čiji su piloti prebegli iz NDH (2 Saiman,

1 FP-2). Do oktobra te godine u eskadrilu su uvrštena još tri aviona (Biker Bestman, Fiat G-50 i Fizeler 167) koji su takođe prebegli iz sastava hrvatskog vazduhoplovstva. Eskadrila je bila direktno potčinjena partizanskom Vrhovnom štabu, a intenzivnije je počela da se koristi tek od jeseni te godine u kurirskim i drugim letovima prema kopnu. U jednom takvom letu, 17. oktobra, južnoafrički lovci su oborili avion Fizeler u kome je poginuo partizanski general Vlado Ćetković. Oslobođanje Beograda omogućilo je da ova jedinica dobije ulogu za koju je i formirana. Novembra 1944. preko Nikšića jedinica je preletela na aerodrom Zemun. U Nikšiću eskadrili je pridodat jedan transportni JU-52, koji je prethodno greškom nemačkih pilota sleteo pravo u partizanske ruke. Operišući iz Zemuna eskadrila je ostvarila svoju pravu namenu, do kraja rata izvršivši oko 1294 leta u trajanju od 516 časova, iako su joj decembra oduzeti avioni PO-2 i deo sposobnijih pilota koji su upućeni u centre za obuku pilota. Dana 2. marta 1945. eskadrila je ušla u sastav Vazduhoplovne transportne grupe.

Po partizanskom osvajanju Banjaluke, u noći 20/21. septembra 1944, zauzet je aerodrom Zalužani gde je zarobljena jedna vazduhoplovna grupa, jačine tri eskadrile, i prateći sastav Zrakoplovstva NDH. Odmah sledećeg dana nastala je Eskadrila 5. korpusa NOVJ od zarobljene tehnike i ljudstva Zrakoplovstva NDH. Sa osam ispravnih aviona (3 Moran Solnije, 2 Kaproni, 2 Beta i jedan Biker) eskadrila je dejstvovala sa malo uspeha po neprijateljskom uporištu u tvrđavi Kaštel, sve dok nemačke snage ponovo nisu ušle u Banjaluku 28. septembra. Pilot ove jedinice Selimbegović učestvovao je u dva vazdušna duela. U prvom je susreo 23. septembra transportni Junkers Ju-W-34 i jedan Henšel Hs 126 u širem rejonu Banjaluke, koji su leteli u pomoć opkoljenom garnizonu. Dan pre ulaska nemačkih snaga, komanda korpusa je naredila prebaziranje aviona i tehnike na letelište kod Sanskog Mosta. Na novi aerodrom preletela su svega četiri aviona (dva Beta Be-51 i po jedan Moran Solnije i Biker Bestman), kao i nekoliko vozila sa alatom i gorivom. Pri preletu do novog letelišta, pilot Selimbegović je na avionu Moran Solnije imao drugi vazdušni duel bez uspeha: u rejonu Bronzanog Majdana pojavila su se dva nemačka lovca tipa Fiat CR42. Posle razmene vatre, partizanski pilot je morao da se u brzini sa pregrejanim motorom povuče na novo letelište. Iako je često navođeno da je partizanski pilot u ovim borbama postigao dve pobede, u novijim istraživanjima o tome nema nikakvih potvrda.

U Sanskom Mostu je od septembra 1944. postojala 1. vazduhoplovna baza 5. korpusa NOVJ formirana za prihvat savezničke vazduhoplovne pomoći, ali i vazduhoplovaca prebeglih iz NDH. Po prelasku eskadrile sa Zalužana, 29. septembra 1944. u Sankom Mostu obrazovane su dve eskadrile: 1. eskadrila 5. korpusa NOVJ formirana kao borbena eskadrila od iskusnijeg sastava i raspoložive tehnike i 2. eskadrila 5. korpusa NOVJ – koja nije imala avione, već je u njoj sabrano preostalo ljudstvo. Ova „eskadrila" upućena je za obuku i popunu postojećih jedinica na Vis. Međutim, zbog ratnih okolnosti ali i oslobađanja Beograda, promenila je pravac kretanja, stigla u Zemun 13. decembra 1944, a posle selekcije od 17. decembra 1944. ljudstvo je u Pančevu ušlo u sastav centara za preobuku.

Zatišje u rejonu Sanskog Mosta iskorišćeno je za sređivanje prilika u 1. eskadrili. Pošto nije bilo ubojnih sredstava pristupilo se improvizovanju bacačkih mina za bacanje sa aviona, kao i ugradnji streljačkog naoružanja sve do sredine oktobra. Eskadrila je prešla na letelište kod Bugojna, odakle je bila aktivna do kraja marta

1945, kada je rasformirana. U ovom periodu na letelištu Ćurčića Lug kod Bugojna formirana je 2. vazduhoplovna baza 5. korpusa NOVJ. Sa tog letilišta eskadrila je izvršila oko 10 borbenih zadataka u partizanskom napadu na Travnik 21–22. oktobra 1944. Eskadrila je sa istog letilišta izvršila još oko 18 zadataka, uglavnom tokom decembra, jer je u međuvremenu aktivnost svela na minimum zbog nedostatka goriva, naoružanja i teških meteo uslova. Tokom februara–aprila aktivnost eskadrile bila je svedena na kurirske letove do odredišta na teritoriji Bosne koje su kontrolisale partizanske snage. Početkom marta eskadrila je pojačana jednim JU-87 Štuka, čiji je pilot greškom sleteo u Sanski Most. Tim avionom jedinica je bombardovala i uporište u Busovači. Eskadrila je rasformirana 22. aprila 1945, deo ljudstva je upućen u Prvu pilotsku školu u Zadar, a deo zadržan sa tehnikom uz Štab 5. korpusa. Deo 2. vazduhoplovne baze preuzeo je aerodrom Rajlovac, aprila 1945. godine.

Posle ulaska snaga Crvene armije i NOVJ u Beograd 20. oktobra 1944. i dolaska partizanskog vojnog i političkog rukovodstva u Beograd, stvoreni su povoljniji uslovi za razvoj organizacije vazduhoplovstva. Osvajanje prestonice u mnogome je nagoveštavalo kraj rata ali i pobednika u njemu. To će mnoge, koji su okupaciju proveli ne opredeljujući se ni za jednu stranu, staviti pred definitivni izbor. Tako će jedan deo vazduhoplovaca naći svoj put u vazduhoplovstvu nove države koje je nastajala. Procenjući važnost ali i trenutne mogućnosti, partizanski Vrhovni štab doneo je 29. oktobra odluku da formira Štab vazduhoplovstva NOVJ. Za komandanta je postavljen general-major France Pirc, raniji pukovnik u vazduhoplovstvima Kraljevine Jugoslavije i NDH, koji se „proslavio" držanjem u Aprilskom ratu kao komandant 2. lovačkog puka. Za njegovog zamenika postavljen je pukovnik Božo Lazarević, za načelnika štaba pukovnik Miodrag Lozić, a za njegovog pomoćnika major Ladislav Zobundžija. U okviru Štaba formirana su sledeća odeljenja: personalno, za nastavu, tehničko, aerodromske službe, za vazdušni saobraćaj, za vezu i meterološko. Interesantno je da su imenovani oficiri u Štabu mahom bili pripadnici Vazduhoplovstva vojske koji su na razne načine došli u partizansko vazduhoplovstvo: neki preko službe u NDH, neki preko jugoslovenskog vazduhoplovstva, a neki od njih bili su članovi Komunističke partije, iako su bili oficiri Vojske Kraljevine Jugoslavije.

Odmah po formiranju Štaba, svakom odeljenju je naloženo da razradi sve poslove iz sopstvenog domena. Nastavno odeljenje dobilo je zadatak da organizuje škole i kurseve, priprema nastavnički kadar, izdaje udžbenike i organizuje nastavu. Personalno odeljenje imalo je važan zadatak evidencije i selekcije kadrova koji su činili novo vazduhoplovstvo. Odeljenje za vazdušni saobraćaj imalo je u nadležnosti poslove vazdušnog transporta i održavanje veze sa savezničkim misijama u tom smislu. Tehničko odeljenje bilo je nadležno za snabdevanje pogonskim i ubojnim materijalom i tehničko održavanje, ali i za obnovu vazduhoplovne industrije. Odeljenje aerodromske službe rukovodilo je poslovima održavanja i obezbeđenja aerodroma i letilišta koji su u tom trenutku bili na teritoriji pod kontrolom partizanskih snaga. Odeljenje za vezu imalo je zadatak da uspostavi sistem veza, a meterološko odeljenje da Štabu i jedinicama dostavlja podatke o meteo-situaciji i da formira stanice za njeno praćenje. U kasnijem radu formirani su operativno i sanitetsko odeljenje, zatim intendantura, zaštitna četa i adminstrativni sekretarijat. U operativno-organizacijskom smislu izrađena je najpre šema Štaba



Veoma redak ratni plen bio je i transportni avion Junkers Ju-W-34. Ovaj avion bio je neko vreme korišćen i u civilnom vazduhoplovstvu.

i šema samog vazduhoplovstva, formacije i organizacije jedinica i mere za operativno preuzimanje postojećih jedinica koje su bile pod sovjetskom ili britanskom komandom. U izradi tih dokumenata i pravila, Štab se služio iskustvima iz prakse vazduhoplovstva Kraljevine. U međuvremenu, primljene su i formacije i drugi dokumenti iz SSSR za razvoj vazduhoplovstva, pa je Generalštab naredio da se pristupi proučavanju i primeni njihovih pravila. U ovaj rad uključeni su i sovjetski oficiri dodeljeni štabu kao savetnici ili instruktori. Osnovni problem novog vazduhoplovstva bio je nedostatak kadrova. Planeri Štaba vazduhoplovstva su predvideli da se ljudstvo stručno osposobljava u sovjetskim školama, kao i u školama i na kursevima organizovanim u Jugoslaviji. Na prelazu iz 1944. u 1945. godinu bili su aktivni trenažni kursevi u Zemunu i Rumi za pilote lovce i jurišnike, a 1. januara 1945. osnovan je meteorološki kurs u Zemunu. Formiran je radio-telegrafski kurs 15. januara, takođe u Zemunu, potom 15. februara 1945. Vazduhoplovna podoficirska škola u Novom Sadu, a 14. marta i Pilotska škola u Zadru, u sastavu dve eskadrile za osnovnu obuku sa avionima Tajger Mot i jedne eskadrile za naprednu obuku sa dvosedima Harvard. Svi avioni za ovu školu dobijeni su od RAF-a. Za period posle rata predviđeno je osnivanje školskih ustanova u Pančevu i Kraljevu. Nekoliko stotina vazduhoplovaca već je bilo na školovanju u raznim sovjetskim učilištima, a u maju 1945. planirano je (i realizovano) upućivanje više od hiljadu budućih vazduhoplovaca na duže kurseve.

Formiranje Štaba vazduhoplovstva predstavljalo je značajan korak u organizovanju vazduhoplovstva partizanskih snaga, koje će od 1. marta 1945. nositi naziv Jugoslovenska armija. Štab je popunjen raspoloživim stručnim kadrom koji je odigrao značajnu ulogu u tom i kasnijim periodima razvoja vazduhoplovstva

JA. Štab je bio „inicijator i organizator u mobilizaciji, prikupljanju, diferencijaciji i školovanju vazduhoplovnog kadra". Međutim, i pored stalnih insistiranja, Štab vazduhoplovstva nije uspeo da ostvari prepotčinjavanje Grupe vazduhoplovnih divizija koja je bila u sastavu grupe Vitruk, Sovjetskog vazduhoplovstva i dva skvadrona i drugih delova u sastavu britanskog vazduhoplovstva sve do kraja rata. „Lišavanje komandovanja i upravljanja ovim jedinicama remetilo je normalan rad Štaba vazduhoplovstva i uticalo je na njegovu afirmaciju", navedeno je u kasnijim tumačenjima. Štab vazduhoplovstva je po funkciji i po poslovima više ličio na vazduhoplovno-pozadinski organ, jer osim kontrole nad manjim letačkim sastavom, koji je formiran od zarobljenih aviona, nije imao operativnu ingerenciju nad snagama koje su izvodile borbena dejstva na Sremskom frontu i na Jadranu. One su bile *de facto* deo britanskog i sovjetskog vazuhoplovstva.

Jedna od jedinica nad kojom je Štab imao kontrolu bila je Vazduhoplovna transportna grupa formirana 2. marta 1945, na aerodromu Zemun, od Eskadrile za vezu VŠ i novog ljudstva i tehnike, koja je obrazovala novu, transportnu eskadrilu. Transportna grupa je popunjena ljudstvom koje je 1944 – 45. završilo obuku na transportnim avionima u SSSR-u. Prilikom formiranja grupa je imala svega šest aviona, ali tokom sledeća dva meseca u nju su uvršteni još neki zarobljeni avioni, ali i nekoliko primeraka dobijenih od RAF-a (Proctor, Anson) ili do kraja rata iznajmljeni od sovjetskog vazduhoplovstva (Li-2). Grupa je rat dočekala sa 12 aviona, kojima su vršeni transportnii i kurirski letovi, kao i evakuacija ranjenika. Grupa je obezbeđivala i Štab vazduhoplovstva u smislu održavanja veze i prebaziranja jedinica GVD. U takvoj formaciji ostala je do sredine avgusta kada je, dolaskom tehnike za još jednu transportnu eskadrilu, formiran 1. vazduhoplovni transportni puk.

Do kraja rata nastala je još jedna partizanska formacija: tzv. Mostarska eskadrila, formirana u aprilu 1945. na aerodromu Mostar od raznih trofejnih aviona. Zatečen je jedan neispravan Do-17 domaće proizvodnje, a do kraja rata prebegla su iz NDH još četiri aviona (FP-2, Ca-313, dva Meseršmita 109G) kojima je borbeno dejstvovala protiv snaga JVuO, a kasnije i ustaških snaga tokom maja 1945. Mostarska eskadrila je postojala do reorganizacije u avgustu 1945. godine.

1.4 GRUPA VAZDUHOPLOVNIH DIVIZIJA

Osnov za formiranje i rad jedinica Grupe vazduhoplovnih divizija bio je sporazum između Tita i Staljina u drugoj polovini 1944. godine. Po tom dogovoru SSSR je preuzeo obavezu da, između ostalog naoružanja i opreme, partizanskoj vojsci preda i dve kompletne avio-divizije. U susretu sovjetskog maršala Tolbuhina, komandanta 3. ukrajinskog fronta i maršala Tita 16. oktobra u Beloj Crkvi, precizirano je da se iz 17. vazdušne armije sovjetskog vazduhoplovstva dodele sledeće jedinice: 10. gardijska jurišna divizija, 236. lovačka divizija – svaka sa po tri puka i 9. rejonska vazduhoplovna baza sa svojim jedinicama za obezbeđenje avijacije. Ove jedinice su poznate kao Grupa Vitruk, po komandantu 10. gardijske divizije, kao najstarijem komandantu ove grupe divizija. Sve jedinice te grupe bile

su na prelazu iz oktobra u novembar 1944. bazirane u Vojvodini i imale su preko 250 aviona, gotovo 500 vozila i oko 5500 ljudi.

Te jedinice su popunjavane od preostalog vazduhoplovnog ljudstva, koje je trenutno bilo na raspolaganju, kao i od mnogo novih ljudi – pre svega omladinaca koji su želeli da postanu piloti ili deo zemaljskog ešelona. Za selekciju ovih ljudi obrazovana su dva sabirna centra: u Zemunu tokom zime 1944/45. i u Pančevu od aprila do septembra 1945. U njima je proveravana i ratna prošlost svakog prijavljenog pojedinca. Od javnosti je dugo bilo skrivano da je posle selekcije u Pančevu deo vazduhoplovaca ili kandidata koji su rat proveli u oružanim formacijama srpske Vlade đenerala Nedića ili u snagama Jugoslovenske vojske u otadžbini đenerala Mihailovića, bio likvidiran posle ispitivanja. Taj centar je bio posebno čistilište za sve protivnike ratnog pobednika. U periodu april–septembar 1945. kroz njega je prošlo oko 2500 kandidata za vazduhoplovstvo, a gotovo 50% kandidata bilo je vraćeno u jedinice, pohapšeno ili su sami pobegli. Takav postupak sa ideološkim protivnicima u Srbiji bio je karakterističan za prve mesece posle ulaska snaga NOVJ u Srbiju. Međutim, prema vazduhoplovcima NDH i pre i kasnije primenjivan je blaži tretman. Pod izgovorom „povezanosti sa NOP" ili „nekompromitacije protiv NOP-a" oni su ostajali u životu i uključivani u sastav jedinica novog vazduhoplovstva.

Prvi kursevi za obuku započeli su 28. novembra (za zemaljsko osoblje) u Rumi, odnosno 10. decembra (za letače) u Zemunu i Rumi. Prvo su odabrani vazduhoplovci koji su imali najviše iskustva, da bi se skratilo vreme preobuke i formiranja jedinica. Prvi preobučeni letači (piloti-lovci), uglavnom letači iz Vazduhoplovstva vojske i nešto manje NDH, bili su već od 18. januara u pukovima. Prosečno je bilo potrebno 33–35 dana da se završi letački program, s tim da je kod prve grupe preobuka trajala najkraće, a kod najneiskusnije četvrte grupe najduže. Do sredine aprila 1945. uglavnom je svo predviđeno ljudstvo završilo preobuku. Preobuka je izvedena u ratnim uslovima, blizu linije fronta, sa obukom u gađanju ciljeva na neprijateljskoj teritoriji, često uz dosta ubrzavanja, probleme oko prevođenja sa ruskog jezika i nedostatak nastavnika. U toku preobuke ovih grupa dogodila se samo jedna katastrofa, u kojoj su poginula dvojica letača u centru za preobuku lovaca.

Jugoslovenske jedinice su formirane u okviru postojećih sovjetskih jedinica, i to prvo od nižih četa, eskadrila, bataljona, pa zatim pukova i na kraju tog procesa divizija i baze. Poslednja komandna instanca formirana tek u martu 1945. bio je štab Grupe divizija. Do tada pri komandi Grupe Vitruk bila je samo prijemna komisija. Sovjeti su organizovali ovaj proces po sistemu dupliranja formacijskih mesta, tako da je na svako njihovo mesto postepeno ulazio u rad i jedan jugoslovenski avijatičar. Pukovi nisu formirani po nekom redosledu već prema okolnostima na licu mesta.

Prvo je formiran 422. vazduhoplovni jurišni puk, 4. decembra u Novom Sadu, u okviru sovjetskog 166. gšap-a; zatim 423. vazduhoplovni jurišni puk 9. decembra u Rumi, u okviru sovjetskog 167. gšap-a. Prvi lovački puk koji je obrazovan bio je 113. vazduhoplovni lovački puk – formiran 15. decembra u Rumi, u okviru sovjetskog 267. iap-a. Zatim, 421. vazduhoplovni jurišni puk formiran 20. decembra u Laćarku, u okviru sovjetskog 165. gšap-a. i na kraju procesa 111. vazduhoplovni lovački puk – formiran 25. decembra u Novom Sadu, u okviru sovjetskog 117.

giap-a, odnosno 112. vazduhoplovni lovački puk formiran istog dana u Velikim Radincima, u okviru sovjetskog 168. giap-a. Jurišnici su naoružani avionima Il-2, a lovački pukovi lovcima tipa Jak-1m i ponekim Jak-3.

Prvi akt koji pominje postojanje dve jugoslovenske divizije nosi datum 29. decembra 1944. To su bile: 11. vazduhoplovna lovačka divizija, formirana u okviru sovjetske 236. lovačke divizije, koja se sastojala od 111, 112. i 113. lovačkog puka. Njen komandant je bio predratni pilot lovačke avijacije major Arsenije Boljević, a politički komesar kapetan Ljubiša Ćurguz; 42. vazduhoplovna jurišna divizija, formirana u okviru sovjetske 10. gardijske jurišne divizije, sastavljena od 421, 422. i 423. jurišnog puka. Njen komandant je bio pukovnik Božo Lazarević, predratni pilot-bombarder ali i član KPJ, a komesar potpukovnik Ljubo Momčilović. Jedinice 9. oblasne vazduhoplovne baze nastale su postepeno novembra 1944. u okviru sovjetske 9. rajnoske avio-baze. Štab 9. OAB počeo sa radom 5. januara 1945. u Novom Sadu. Baza je imala zadatak obezbeđivanja 11. i 42. divizije. Njen komandant bio je pukovnik Todor Uzelac, a politički komesar major Mehmet Šeremet. Sve jedinice su formirane tako da do kraja procesa stvaranja budu kopija sovjetskih formacija. Od 17. januara 1945. i 11. divizija i 9. baza su operativno i disciplinski potčinjene štabu 42. divizije sve dok nije formiran štab Grupe vazduhoplovnih divizija 17. marta 1945. Tada su komandant i komesar 42. divizije naimenovani za komandanta i komesara GVD. Ovaj štab imao je i razvijena odeljenja po uzoru na Štab vazduhoplovstva. Štab GVD pratio je Štab grupe Vitruk i u Novom Sadu i u Prigrevici kod Sombora. U pogledu obezbeđenja naoružanjem, rezervnim delovima i gorivom ova grupa nije imala nadležnosti, jer je snabdevanje išlo iz 17. vazdušne armije sovjetskog vazduhoplovstva. U nadležnosti jugoslovenskih „dublera" bilo je intendantsko i političko-kulturno obezbeđenje.

Po pristizanju prvih pilota iz centara za preobuku, od sredine januara i jugoslovenski piloti su počeli da upisuju prve borbene letove. Pukovi su prebazirali kako je diktirala ratna situacija, ali su do kraja rata bazirali na letelištima u Sremu i Bačkoj. Tek po završetku rata i odlaska sovjetskih jedinica, divizije i pukovi i jedinice baze pomeraju se na zapad. Pred sam završetak rata (od 4. maja) 112. i 422. puk bazirao je na aerodromu Mađarmečke (Magyarmecske) u Mađarskoj, odakle su do kraja ratnih operacija izvršavani zadaci. Uglavnom je bila reč o uređenim letilištima neposredno pred prebaziranje puka, u čemu su sovjetski pozadinci imali dosta iskustva jer su na isti način funkcionisali na putu iz SSSR-a do ovih krajeva. Avioni tipa Jak i IL-2 podnosili su i grublje poletno-sletne staze, što je bilo olakšanje u ratnim okolnostima.

Grupa Vitruk (GVD) izvršavala je zadatke prema direktivama i u skladu sa operativnim potrebama jugoslovenskih snaga u zahvatu fronta u istočnoj Slavoniji i severoistočnoj Bosni, a zatim, po njihovom formiranju 1, 2. i 3. armije JA. Ove snage su vršile i zadatke u skladu sa naređenjima i za potrebe sovjetske 17. vazdušne armije. Zadaci su izvođeni nad teritorijom omeđenom zamišljenom linijom: Batina – Beli Manastir– Pečuj – Čakovec – Ptuj– Maribor– Dravograd – Novo Mesto – Karlovac– Jajce – Kalinovik –Višegrad. Borbena dejstva su izvršavana u uslovima slabe neprijateljske aktivnosti u vazduhu. Svega tri puta su na većoj daljini osmotreni neprijateljski avioni. U takvoj situaciji jurišnoj avijaciji nije bila potrebna pratnja, a lovačka avijacija je takođe dejstvovala po ciljevima na zemlji. Za razliku od neaktivnosti lovačke avijacije neprijateljska PAA bila je jaka,



Grupa Vitruk, koristila je tokom zime 1944/45. godine zemunski aerodrom sa koga su vršena borbena dejstva, ali i obuka jugoslovenskog sastava koji je postepeno uvođen u borbeni stroj.

što je dovodilo do teškoća i gubitaka prilikom dejstava. U početnim dejstvima jugoslovenski piloti leteli su kao pratioci i/ili u formaciji gde je vođa bio sovjetski pilot, što je bilo razumljivo zbog iskustva koje su sovjetski piloti imali. Tek od druge polovine marta 1945. vođenje pojedinih napadnih formacija prepuštano je i jugoslovenskim pilotima. Letelo se u paru, odeljenju i eskadrili. Pošto se preletalo nad linijom fronta, ustanovljena je „kontrolno-propusna tačka" na kojoj se vršilo identifikovanje svojim snagama na zemlji. U prvoj fazi od sredine januara do kraja marta snage grupe Vitruk (GVD) pomagale su zimske operacije partizanskih snaga, tukle ciljeve u operativnoj dubini protivnika, izviđale njihove pokrete i potpomagale konkretne akcije na tlu oko konsolidacije linije fronta u Sremu. U borbenim dejstvima tokom ove faze nemačka PAA oborila je dva aviona tipa Jak i tri IL-2. Oba pilota na Jakovima i jedna posada IL-2 su poginuli (u avionu IL-2 i komandant 423. puka major Malnarić sa svojim strelcem), a jedna posada IL-2 je zarobljena po sletanju na neprijateljsku teritoriju. Druga faza borbenih dejstava bila je u aprilu i maju: tokom priprema za proboj Sremskog fronta do 12. aprila i dalje u toku potiskivanja nemačkih i hrvatskih snaga na zapad. U izviđačkom pogledu, ove vazdušne snage su posebno bile značajne za dobijanje slike neprijateljske aktivnosti pred sam proboj fronta. U pripremnoj fazi pred proboj fronta oborena su tri Jaka (jedan pilot je poginuo) i jedan avion IL-2 u kome je stradala posada. U samom proboju fronta, avijacija je bila aktivna od jutarnjih sati i izvršila je više izlaza sa udarima po ciljevima, kao i izviđanja za potrebe snaga koje su vršile proboj. U akciji je učestvovalo svih šest pukova sa svim ispravnim avionima. U kasnijim danima snage grupe Vitruk – GVD pratile su napredovanje snaga JA i tukle iz vazduha neprijateljske snage u postepenom povlačenju. U

ovoj fazi izgubljen je jedan IL-2 sa posadom. U periodu od 21. do 30. aprila zbog zastoja u snabdevanju gorivom jedinice GVD/grupe Vitruk nisu dejstvovale. Tek po prebaziranju dva puka na aerodrom Mađarmečke i pristizanju goriva, podrška je intenzivnije nastavljena između 5–8. maja. Posle toga nije bilo više borbenih dejstava ovih snaga.

Iako je stvaranje ove formacije uglavnom tumačeno pozitivno, proces komandovanja bio je na momente komplikovan. Zadaci i tehnika su bili jedinstveni, ali su letači i komande bile dvostruke. Komanda grupe Vitruk je težila da se naslanja na sopstvene snage 17. VA, više nego da po svaku cenu prati napredovanje partizanskih snaga, na čemu je insistirao Štab GVD. Partizanske armije su zbog takvog stava ostale bez podrške krajem aprila, a tek kada je „nekako i na jedvite jade" postignut dogovor, obnovljena je na kratko vazduhoplovna podrška iz Mađarmečkea. Ipak, do kraja rata general Vitruk nije „ispuštao komandu iz svojih ruku", kako piše general Ulepič.

Jugoslovene je mučio i problem predaje jedinica i materijala njima na upravljanje, što su Sovjeti odugovlačili. General Roglić smatra da su „sovjetski vazduhoplovci nastojali da što duže budu naši učitelji, pa i predvodnici što je dovodilo, pred ostalog, do nepotrebnog dublerstva, dvovlašća u komandovanju i rukovođenju, do nervoze u radu i odnosima". Tek oko 12–13. maja završena je primopredaja kod svih jedinica između jugoslovenskih i sovjetskih organa. Sovjeti su po svečanom oproštaju napustili Jugoslaviju sa svojim ljudstvom. Tek tada su na avionima počele da se pojavljuju jugoslovenske oznake umesto sovjetskih! Interesantno je da su Sovjeti odvezli i sve američke četvoromotorne bombardere, koji su se tih meseci spustili u Vojvodini i severnoj Srbiji, bez obzira na proteste američke misije i činjenicu da su avioni sleteli u Jugoslaviju. Od oktobra do januara 1945. borbene zadatke su isključivo izvršavali sovjetski piloti (3311 letova). U toku januara–maja grupa Vitruk/GVD imala je 4.485 letova od kojih su 1.362 izvršili jugoslovenski piloti a ostale sovjetski. Posle 17. januara izvršeno je preko 4700 sati naleta. Letački materijal u dvema divizijama se nije obnavljao, pa je usled neispravnosti, uništenja ili drugih razloga ispravnost u maju 1945. pala u odnosu na novembar 1944. na 62% kod 11. divizije (sa početnih 113 aviona na 76) odnosno 47% kod 42. divizije (56 od početnih 125).

Posebnu stranicu u borbenim dejstvima vazduhoplovstva čine dejstva protiv snaga JVuO i formacija hrvatske vojske i ustaša u periodu od 9. do 25. maja. Ta dejstva su uglavnom bila tumačena kao poslednji ratni zadaci, ali se iz današnje perspektive ti zadaci mogu smatrati i prvim borbenim zadacima u miru. Sa političkog aspekta, ta dejstva su bila deo konačnog obračuna sa unutrašnjim protivnicima. Postojale su dve veće koncentracije ovih snaga. Prva, Vrhovna komanda JVuO đenerala Mihailovića i njene snage iz Srbije, u jačini preko 11.000 ljudi, koja se nalazila u brdsko-planinskom delu istočne Bosne, u pokretu ka Srbiji. Druga, u Posavini, grupacija ustaških i drugih hrvatskih snaga držala je teritoriju sa centrom u Odžaku (ove snage su bile utvrđene i odbijale su predaju). „To je bilo vreme kada su okupatorske snage već kapitulirale, zemlja oslobođena i rat zvanično završen na svim ratištima u Evropi", navodi general Božo Lazarević, potvrđujući indirektno činjenicu da je u pitanju bio obračun sa unutrašnjim protivnicima.

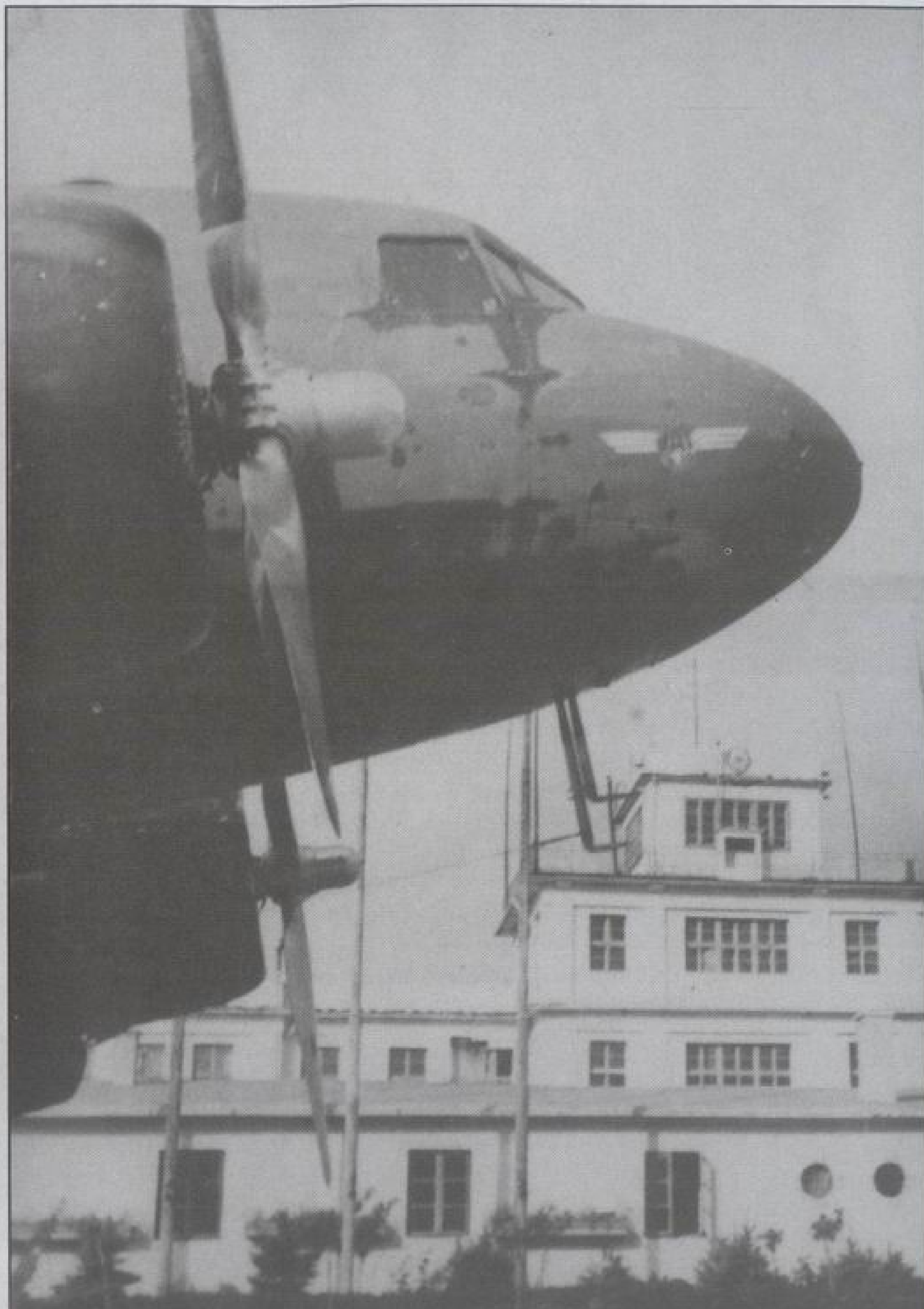
Mostarska eskadrila je prva dejstvovala po kolonama snaga đenerala Mihailovića: dojučerašnji pripadnici zrakoplovstva NDH, sada su tukli ratom iscrpljene

partizanske konkurente. Posle dva dana povremenih dejstava ova jedinica je prebazirala u Rajlovac i odatle produžila dejstva. Po naređenju Generalštaba JA, Štaba vazduhoplovstva i GVD, sa aerodroma Kupusina kod Sombora 9. maja prebazirana je na aerodrom Rajlovac operativna grupa 421. jurišnog puka. Ova jedinica i Mostarska eskadrila imale su zadatak da iz vazduha pomognu snage 3. korpusa i KNOJ-a u obračunu sa Mihailovićevim snagama. Iscrpljene u višenedeljnom maršu snage JVuO nisu imale nikakva sredstva za odbranu sa zemlje osim puškomitraljeza. Zbog toga su jurišnici imali mogućnosti da se nesmetano pojavlju nad živom silom u kolonama, da dejstvuju iz najpogodnijih manevara i do kraja iskoriste sva ubojna sredstva. U toj akciji 421. puk je od 9. do 15. maja izvršio ukupno 44 borbena zadatka.

Posle te borbene operacije, operativna grupa 421. puka prebazirana je 21. maja u Laćarak odakle je preduzimala akcije protiv hrvatskih snaga u Posavini, u rejonima Vlaške Male, Odžaka, Šamca i drugih manjih mesta, zaključno sa 25. majem. Ukupno je izvršeno 39 borbenih zadataka. Mostarska eskadrila je izvršila još jedan broj zadataka povremeno dejstvujući iz Rajlovca uz ostale zadatke. Ova eskadrila je izvršila ukupno 88 borbenih zadataka protiv obe grupe od kojih je 50% bilo sa vatrenim dejstvom. Interesantno je da je u tim dejstvima 421. puka skoro četvrtinu (19 od 83) izvršio pilot Ivan Koroša, koji je 1948. godine poginuo na probnom letu u opitnom centru. Posle tih dejstava operativna grupa je preko Zemuna 2. juna 1945. stigla u Skoplje u sastav svog puka.

Krajem maja 1945. operativni raspored vazduhoplovstva JA bio je sledeći: jedinice 42. vazduhoplovne jurišne divizije (422, 423, 112, 113. puk i divizijske prištapske jedinice) na aerodromima Zagreb i Ljubljana; jedinice 11. vazduhoplovne lovačke divizije (111, 421. i deo divizijskih jedinica) na aerodromu Skoplje; Transportna grupa na aerodromu Zemun; 1. lovački puk i Prva pilotska škola u Zadru. Jedinice 9. oblasne baze mahom su bile stacionirane u Zagrebu i manjim delom u Ljubljani, sa izuzetkom po jednog bataljona aerodromske službe raspoređenih u Somboru, Skoplju i Novom Sadu.

U takvom rasporedu jedinice vazduhoplovstva JA su započele mirnodopski razvoj i dočekale prvu posleratnu reorganizaciju avgusta 1945. godine.



Pet vojnih Daglasa C-47 predati su Glavnoj upravi za vazdušni saobraćaj, od koje je 1947. godine nastao Jugoslovenski aerotransport (JAT).



Drugi deo
1945-1951
MIRNODOPSKA ISKUŠENJA

2.1 REORGANIZACIJA I IZGRADNJA VAZDUHOPLOVSTVA 1945–1947

Vazduhoplovstvo JA se u prvim posleratnim mesecima 1945. našlo u prelaznom periodu. Na jednoj strani bile su divizije organizovane na bazi pomoći Crvene armije, a na drugoj nekoliko eskadrila koje je formiralo britansko vazduhoplovstvo. Postojalo je i nekoliko formacija partizanskog porekla i veća grupa vazduhoplovaca na školovanju u SSSR-u.[1] Preformacija, kojom bi se takvo stanje dovelo u mirnodopski „red", bila je neophodna. Generalštab JA doneo je naređenje o preformaciji 3. avgusta 1945. Tim naređenjem stvorene su četiri vazduhoplovne divizije i jedan vazduhoplovni transportni puk kao osnov avijacijske komponente vazduhoplovstva JA i četiri vazduhoplovne oblasne komande koje su bile odgovorne za aerodrome širom Jugoslavije i tehničko obezbeđenje avijacije. Formirano je i Vazduhoplovno vojno učilište sa namenom da školuje vazduhoplovni letački kadar za vJA. Neke formacije su bile rasformirane (Grupa vazduhoplovnih divizija, 1. lovački puk, Vazduhoplovna podoficirska škola i dr.) ili su preformirane u skladu sa novom formacijom (postojeće dve vazduhoplovne divizije, vazduhoplovna transportna grupa).[2] Uz dalju nadogradnju i prenumeracije, takva formacija vJA/JRV ostala je osnov do 1959. godine.

Ratne divizije (11. lovačka i 42. jurišna) pružile su dobru osnovu, vazduhoplovni i ljudski potencijal za prelazak na novu formaciju, ali je sovjetska tehnika, koja se u to vreme očekivala, bila ključna za obrazovanje 3. i 4. divizije i 1. transportnog puka. U avgustu su stigli transportni avioni Li-2 i Šće-2 (11+6), koji su sa postojećim trofejnim i drugim avionima omogućili da se formira pomenuti transportni puk. Primeljena je i količina od 64 dvomotorna aviona bombardera tipa Petljakov Pe-2FT, na kojima su jugoslovenski vazduhoplovci – mahom bivši pripadnici partizanskih skvadrona –otpočeli su 27. avgusta formiranje 4. bombarderske divizije i dalju obuku.[3]

1 Božo Lazarević, *Vazduhoplovstvo u NOR-u 1941-1945*, Beograd 1972; *Odnosi Jugoslavije i Rusije (SSSR) 1941–1945*, Dokumenti i materijali, Beograd 1996.
2 Arhiv Vojnoistorijskog instituta u Beogradu, fond NOR-a, k.1457, 85/7,86/7 i 87/7.
3 Avioni su isporučivani saglasno sporazumu od 10. februara/17. maja 1945. Po ugovoru, količine su bile



Prva pilotska škola formirana je sa britanskim avionima Tajger Mot i Harvard. Posle reorganizacije u leto 1945, ovaj sastav prešao je na aerodrome u Vojvodini gde je formirano Vazduhoplovno vojno učilište.

Budući rasadnik jugoslovenskih vojnih letača – Vazduhoplovno vojno učilište (VVU) formirano je sa sedištem u Pančevu 12. septembra. Po formiranju VVU je popunjeno sa preko 100 lakih sovjetskih Po-2[1] i UT-2 i avionima dobijenim od Britanaca za osnovnu i dalju obuku u rasformiranoj Prvoj pilotskoj školi u Zadru. U sastavu učilišta razvijena su 1945–1946. četiri školska puka (1–4) raspoređena na banatskim leteništima: Kovin, Ečka, Alibunar, Omoljica, Kačarevo i druga. Nešto kasnije svaki puk je dobio specijalizovanu namenu: 1. puk je vršio osnovnu obuku pilota, 2. je služio za usavršavanje kandidata za lovačku avijaciju, 3. za jurišnu avijaciju, a 4. (izviđački, „šturmanski") puk nije opstao duže od jedne sezone. Pukovi su shodno nameni bili i opremljeni.[2]

Tokom juna 1945. u Jugoslaviju je sa obuke u SSSR-u pristigao 2. *jugoslavski*

---

sledeće: 6 Šće-2, 79 Po-2, 13 Ut-2, 15 Ujak-7, 62 Pe-2, 61 Il-2 i 63 Jak-3. *Odnosi Jugoslavije i Rusije (SSSR) 1941-1945*,760; Komanda RV i PVO – Zemun, *Istorija i vazduhoplovnog transportnog puka (1945–1946)*, Arh. br. 568/68, f-4/26, s-68; *Istorija 119.vazduhoplovnog transportnog puka*, autor penz. puk. pilot Ratko Nikšić (u rukopisu, kopija kod autora); Bojan B. Dimitrijević, *Jugoslovensko-sovjetski vojni odnosi 1945-1948*, Istorija 20. veka, 1/1997, 91. Legenda kaže da su jugoslovenski vazduhoplovci navodno doživeli pravi šok dok su u Somboru, četvrte nedelje avgusta 1945, očekivali sovjetsku bombardersku diviziju, predatu po ranijem ugovoru o pomoći. Iz Petljakova Pe-2ft izašle su žene–piloti! Takve ženske vazduhoplovne divizije posle rat nisu više bile potrebne Crvenoj armiji, pa je jedna od njih predala svoju tehniku Jugoslovenima.

1 O avionu Po-2 u Jugoslaviji videti maketoramu: Polikarpov Po-2, (Šime Oštrić – Danijel Frka) Bilten Yuvam/ Aeroplan 7, decembar 1988, 12–22. O avionima Harvard iz 1. pilotske škole videti: *Harvard u Jugoslaviji* (Milan Micevski – Danijel Frka), Aeroplan, 2/89, 8 –13.

2 Ppuk August Cajnko, *Prva pilotska škola RV i PVO formirana je u Zadru*, Zbornik JRV u NOR-u, 343–344; gen-puk Stevan Roglić, *Tragom jednog jubileja*, isti zbornik, 256–257; *Vojni leksikon*, Beograd 1981, 665; Miloš Milikić - Mido pilot, *Za naše nebo*, Monografija Prve klase letača Vazduhoplovnog vojnog učilišta, drugo dopunjeno izdanje, bez datuma, 26-29.

šturmovi puk koji je po prebaziranju preimenovan u 554. jurišni puk (sa 40 jurišni Il-2 Šturmovik), a sledeće značajno pojačanje za vJA stiglo je 14. septembra. To dana je na zemunski aerodrom sleteo 1. *jugoslovenski istrebiteljni avijacioni pol* sa 40 lovaca Jak-3[1], koji je važio za najboljeg sovjetskog lovca tek završenog rata Dolaskom ovog puka, koji je pod navedenim nazivom bio na obuci u SSSR-u o novembra 1944, a po dolasku u Zemun bio preimenovan u 254. lovački puk, omo gućeno je formiranje 3. lovačke divizije u Mostaru. Lovački stroj vJA je prethod no, tokom avgusta, bio ojačan posebnom isporukom od 28 aviona istog tipa. Ov količine lovaca Jak-3 učvrstile su sastav četiri lovačka puka i u sledećem period predstavljale su osnov lovačke avijacije. Dolazak tih pukova bio je značajan i zbo povratka veće grupe vazduhoplovaca sa školovanja u SSSR-u, koji su ubrzo sa duž nosti u pukovima prešli na niz drugih istaknutih komandantskih mesta u mlado vazduhoplovstvu. U duhu tadašnje orijentacije cele JA, od te grupe vazduhoplova ca posebno se očekivalo da imaju predvodničku ulogu u vazduhoplovstvu[2]. Većin je to i bila u narednim godinama, ali treba napomenuti da su u ovim grupama stig i vazduhoplovci koji su bili povezani sa sovjetskim obaveštajnim strukturama koji će se posle 1948. „proslaviti" prebezima preko granice i drugom aktivnošću Dolazak 254. puka u Jugoslaviju označio je da je reorganizacija vazduhoplovstv privedena kraju i da novoformirane jedinice definitivno kreću u mirnodopske ak tivnosti. U sastavu vJA krajem 1945. bilo je više od 360 borbenih aviona. Tipov aviona su bili ekvivalentni onim koji su se koristili u sovjetskom vazduhoplovstv i modernizacijski su bili u skladu sa svojim vremenom. Spoljnopolitički događaj koji su usledili pokazaće da je borbeni raspored snaga ustanovljen avgusta 1945 bio dosta proizvoljan i neodgovarajući imajući u vidu iskušenja na granicama.

Značajan uticaj na raspored avijacijskih jedinica imala je i aerodromska mreža Većina aerodroma i pratećih objekata za smeštaj, održavanje i eksploataciju bili s teško oštećeni ili uništeni u završnoj fazi rata. Vazduhoplovstvo JA je na kraju rat raspolagalo sa pet aerodroma sa betonskom poletno-sletnom stazom (PSS) na ae rodromima Zemun, Ečka, Kovin, Sombor i Pleso. Van toga bilo je 14 aerodroma s travnatom PSS i još 28 pomoćnih travnatih letilišta bez infrastrukture. Odmah p završetku rata pristupilo se intenzivnoj opravci ili izgradnji instalacija na aerodro mima u čemu su bili angažovani vazduhoplovci – posebno u slobodnom vremenu ali i oko 8000 ratnih zarobljenika. Intenzivnim tempom opravljeno je ili izgrađeno (travnatih) PSS, 21 hangar i još 282 objekta različite namene.[4] Ipak, letačke jedinic vJA bile su uglavnom grupisane na nekoliko aerodroma (Skoplje, Zagreb, Mosta

---

1 Zlatko Rendulić, *General Avnojske Jugoslavije, Sjećanja*, Zagreb 2004. str. 130-154; O avionu Jak 3 u Jugoslav videti monoramu / maketoramu *Jakovljev Jak 3* (Milan Micevski, Bojan Dimitrijević) Aeromagazin, 1/199 17–29.

2 Jovan Stojić, *Na svetlim tradicijama 254. lovačkog puka*, Glasnik RV i PVO, 3/1978; Predrag Pejčić, *Tito me vazduhoplovcima*, Zagreb 1979, 38–39; Milan Micevski i Bojan Dimitrijević, *Jakovljev Jak-3*, Aeromagazin oktobar 1990, 20: Isti, *Priča o 117. lovačkom puku – Gardijski lovci*, Aeroplan 1/1991, 20.

3 J. Stojić, *n.n.*; Milan Micevski i Bojan Dimitrijević, *Beg u Austriju*, Aerosvet 19, mart 1992, 40–41.

4 *Razvoj Oružanih snaga SFRJ 1945–1985*, knj 4, Ratno vazduhoplovstvo i protivvazdušna odbrana, Beogr 1988, 43–45. Ova knjiga iznenađujuće malo prostora posvećuje razvoju JRV u periodu 1945–1959, mada se tom razdoblju desio niz značajnih događaja. Za ovaj period daleko je upotrebljivija monografija *Čuvari naš neba*, čiji su autori vazduhoplovci koji su u navedenom periodu bili u zenitu svoje aktivnosti. Kako su auto dela *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, RV i PVO, iz sledećeg generacijskog talasa vazduhoplovaca, dali su više znača narednim periodima u kojima su sami bili akteri. Ppuk Danilo Kovačević, *Četrdeset godina inžinjerijsk jedinica RV i PVO*, Glasnik RV i PVO, 5/1983, 4–9.



Vazduhoplovstvo je bila svojevrsna tehnička škola za mnoge mladiće agrarne Jugoslavije. Na slici obuka u inžinjerijskom bataljonu vazduhoplovstva.

Zemun, Sombor) jer sredstava za njihovo kompletno opsluživanje u rastresitom poretku nije bilo u dovoljno (od prevoznih sredstava i opreme do sitnog alata). U saglasnosti sa takvim stanjem bila je organizovana i pozadina u 16 komandi aerodroma, koje su po tipu letilišta ili aerodroma rangirane u one I ili II „reda". Komande aerodroma su bile potčinjene vazduhoplovnim oblasnim komandama (1. –Novi Sad, 2. – Skoplje, 3. – Mostar i 4. –Zagreb), tehničkim sastavima ranga divizije koje su obuhvatale i druge pozadinske sastave: radionice, skladišta i sl.[1]

U daljoj dogradnji i razvoju vJA u 1946. godini formirani su registri aviona i motora na nivou celog vazduhoplovstva, kojim je standardizovan dotadašnji šaroliki sistem označavanja (sovjetski, britanski, bivši NDH, lokalni partizanski).[2]

Rastuće potrebe za „civilnim" vazduhoplovstvom postale su očigledne već s proleća 1946. godine. Formiranje Glavne uprave vazdušnog saobraćaja (GUVS) 22. februara 1946, bilo je na tragu iskustava nekoliko „specijalnih" letova iz jeseni 1945. Rastuća potreba za brzim prevozom visokih državnih/partijskih rukovodilaca, potrebe prevoza tereta u druge republičke centre i sve veća preorijentacija na mirnodopski život učvrstili su stav o tome da obnova civilnog vazdušnog saobraćaja predstavlja normalnu civilizacijsku tekovinu. Ova uprava imala je zadatak da organizuje vazdušni saobraćaj u Jugoslaviji, koristeći avione 1. transportnog puka.[3]

1 Puk. Krsto Dabović, *Stvaranje i razvoj pozadine Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane*, Glasnik RV i PVO, 2/1972, 51–56.

2 Za svaki avion predviđene su četiri cifre: školski avioni 0001 nadalje, lovci 2001 na dalje, jurišnici 4001 nadalje, bombarderi 6001 nadalje, transporteri 7001 nadalje, „trofejni" avioni 9001 nadalje itd. MJRV, Registri aviona i motora Komande vJA/JRV.

3 Istorijat I vtrp, 1946, 5. *Istorija 119.vazduhoplovnog transportnog puka*, sastavio penz. puk.pilot Ratko Nikšić (u rukopisu, kopija kod autora), 30.

U prvim letovima „civilnog" tipa korišćeni su raspoloživi sovjetski avioni Li-2 (licencna verzija standardnog američkog aviona Daglas DC-3/C-47,[1] koji je važio za najpouzdaniji i najrasprostranjeniji transportni avion tog doba). Komanda puka je ocenila da taj tip nije pogodan za letove u putničkom saobraćaju zbog čestih kvarova na motorima, zaleđivanja krila, različitog goriva koje se koristi na Zapadu i posebnog vozila za startovanje. Zbog toga je predložila da se avioni Li-2 ne koriste za putničke letove i da se hitno nabavi 3 – 5 aviona originalne američke verzije Daglas C-47. Ta sugestija je objašnjena u duhu vremena i započete sovjetizacije vazduhoplovstva: „Zbog svih nedostataka rušimo ugled sovjetskog materijala u inostranstvu. Često puta čule su se podrugljive primedbe engleskih i američkih avijatičara na račun sovjetskog materijala rečima „ruska izrada" a istovremeno štetimo i ugledu našeg vazduhoplovstva, premda sa druge strane dobili smo divljenje zbog kuraži letenja na ovom materijalu".[2]

Moguće je da je na bazi te sugestije u civilnom saobraćaju, koji je započet aprila 1946. sa republičkim centrima, Pragom i Tiranom, dat izvestan prioritet tromotornim nemačkim transporterima Junkers Ju-52, kojih je bilo 8 u vJA.[3] Jugoslovenske vlasti su u 1946. godini nabavile u okviru programa UNRRA sedam aviona pomenutog tipa Daglas, koji su upućeni u Čehoslovačku i Holandiju da bi bili modifikovani na putničke verzije. Sukcesivni dolazak tih aparata tokom 1946. godine i izdvajanje potrebnog ljudstva iz sastava transportnog puka, omogućili su da se početkom 1947. formira Jugoslovenski aerotransport koji je preuzeo jugoslovenski civilni saobraćaj. Transportni puk je posredovao i u stvaranju poljoprivredne avijacije. U 1946. godini takođe preko UNRRA-e nabavljeno je 6 aviona tipa PT-17 Štirman, koji su kratko vođeni kod 3. eskadrile ovog puka, jer nije bilo odgovarajuće civilne ustanove za njihov prijem.[4]

Novoosnovani Vazduhoplovni tehnički centar uselio se u prostorije predratne Opitne grupe. Uzimajući u obzir i činjenicu da je nekoliko predratnih pripadnika te grupe i sada bilo uključeno u posao, možemo da uspostavimo svojevrsni kontinuitet, prekinut samo ratnim zbivanjima. Vaga Opitne grupe, ugrađena u pod hangara, i merna baza na pruzi severozapadno od Beograda sa kućicama na određenoj razdaljini bilo je sve što je sačuvano. U to vreme uglavnom se nije raspolagalo potrebnom opitnim instrumentima. Sve što je imala predratna Opitna grupa rat je razvejao ko zna kuda. Prikupljeno je nešto nemačkih instrumenata od zarobljenih vojnih meteoroloških stanica. Bilo je i nešto sovjetskih mernih uređaja, ali su to bili obični instrumenti koji su spadali u opremu raznih vazduhoplovnih poljskih radionica. Iako nisu bili posebni merni uređaji za ispitivanja u letu, korišćeni su u tom ispitivanjima. U tom najranijem periodu ispitivani su sovjetski lovci tipa

1 O avionu C-47 u Jugoslaviji videti monorame i maketorame: *Douglas C-47A* (Šime Oštrić i Ognjan Petrović), Bilten Yuvam 5-6, septembar 1987, 57–69; *Putnički avion koji je obeležio epohu Daglas DC-3* (Šime Oštrić) Aeroplam 2/95, 4–13.

2 *Isto*, 1945, 3; *Istorija 119. vtrp* (Ratko Nikšić), 17–32; Ratko Nikšić, *Svi moji zapisi u vazduhoplovnom transportnom puku*, rukopis (u posedu autora). Citirani navod u dokumentu i vtrp, pov. br. 691 od 17. dec. 1945. upućen Komandi vazduhoplovstva JA /pomoćniku komandanta za tehničku službu.

3 *Istorija 119.vtrp* (Ratko Nikšić), 30–39; *Istorijat i vtrp*, 1946, str 1–3; Predrag Miladinović, *Sedamdeset godina Junkersa Ju 52*, Naša krila 34, mart 2001, 12–13; *Jugoslovenski aerotransport*, br. 441, 30. mart 1987, 14–15. Radi posebne ilustracije navodimo da je statistika naleta u i transportnom puku na kraju 1946. godine bila sledeća: nalet: 4315.25 h, letova: 4737, prevezenih putnika: 14188, tereta: 301020 kg. Poređenja radi navodimo i slične parametre kod 111.lovačkog puka: nalet 665,28 h, letova 1594.

4 *Istorija 119.vtrp* (Ratko Nikšić), 28.



Oporavak vazduhoplovne industrije u Jugoslaviji, započeo je serijskom proizvodnjom lakih i školskih aviona. Na slici prvi prototip kasnije veoma uspelog školskog aviona Ikarus Aero-2. (VOC)

Jak, zaplenjeni nemački avioni Meseršmit Me-109G, Junkers Ju-87, Fiseler Fi-167 (na jednom, koji je stalno bio u VOC-u, ispitivane su sve vrste bombi i padobrani), zatim novoproizvedeni ili oni koji su zaplenjeni u NDH, a bili su jugoslovenske proizvodnje: R-100, PVT, FP-2 i Fiziri FN. Prvenstveno su vršena eksploataciona ispitivanja i sitne izmene, bacani teretni padobrani i vučene mete.[1]

Po nekim podacima, u avgustu 1946. Vazduhoplovni tehnički centar prepotčinjen je novoosnovanom Vazduhoplovno-tehničkom institutu. Centar je tada, prema nekim podacima, promenio naziv u (VII) Odeljenje za primenjeni let. Po drugim podacima, od VTC, a u svrhu ispitivanja u letu, formirano je tek 1947. godine VII odeljenje Vazduhoplovno-tehničkog instituta čiji je zadatak bio da ispituje letačke i tehničke sposobnosti (takozvane II vrste) aviona domaće proizvodnje. Sedmo odeljenje VTI nasledilo je osnovnu instrumentaciju za ispitivanje aviona od Vazduhoplovno-tehničkog centra. Pojedini primerci te merne opreme služili su sve do nabavki nove generacije instrumenata posle 1955. godine! Dokumenti kažu da je „zbog slabe opremljenosti odeljenja uređajima i instrumentima za ispitivanje, smeštajnim prostorijama i prevoznim sredstvima, rad (odeljenja – prim. B.D.) bio veoma otežan i zadaci su savlađivani uz velike napore, često i na primitivan način: merenje potrošnje goriva bez merača protoka, brzine aviona na bazi snimanja a često štopovanjem iz samog aviona, podizanje aviona pri određivanju težišta bez dizalice itd". Ovo odeljenje je baziralo na aerodromu u Zemunu tokom toku svog postojanja.[2]

Krajem 1946. godine donet je plan o razvoju vazduhoplovstva JA, koji je pred-

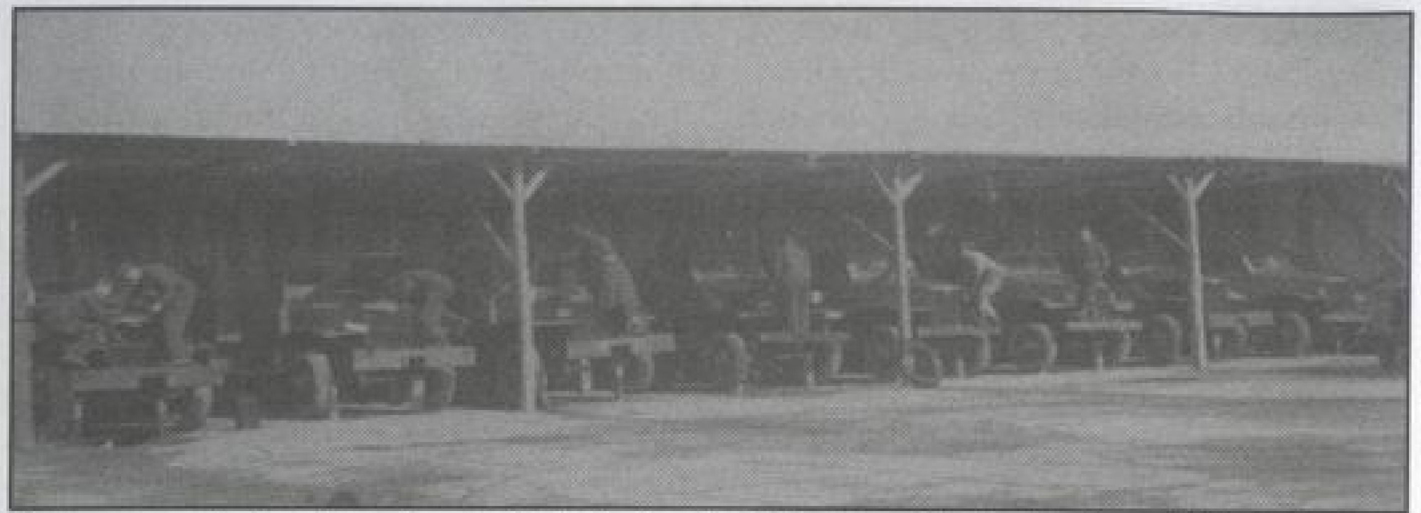
1 *Vazuhoplovni opitni centar 1933–2003*, priredio Bojan Dimitirijević, Beograd 2003, 23–25.
2 *Isto*, 25–26.

viđao da se do 1950. podigne na nivo jačine tri vazduhoplovna korpusa sa šest divizija i 23 borbena puka sa 907 borbenih aviona![1] Šta se htelo sa takvim megalomanskim projektom teško je objasniti. Tragovi jugoslovenske megalomanije u razvoju svojih oružanih snaga primetni su još u razgovorima Titovog načelnika Vrhovnog štaba, generala Arse Jovanovića, sa Staljinom u Moskvi januara 1945. Staljin se nije slagao sa takvim jugoslovenskim vojnim projekcijama, insistirajući na manjim, ali efikasnijim i pouzdanijim snagama.[2] Da li su Sovjeti sa razlogom podozrevali od tolike projektovane sile vazduhoplovstva JA? Verovatno je da su u strategiji narednog ratnog sukoba, Jugoslaviji i njenoj avijaciji predvideli određeno mesto. Zbog jugoslovenskog insistiranja na sopstvenoj snazi i sopstvenom razvoju, Sovjeti su se sa pravom mogli zapitati o jugoslovenskim postupcima (na primer, o mogućem neoslanjanju na Crvenu armiju u sledećem ratnom sukobu).

Plan razvoja je pretpostavljao normalan priliv vazduhoplovne tehnike iz SSSR-a. Tadašnji komandant vJA/JRV, general Zdenko Ulepič, kasnije je svedočio: „U izgradnji našeg vazduhoplovstva orijentisali smo se na sovjetsku borbenu tehniku, očekujući da ćemo kod sovjetskih vlasti u tom pogledu naići na punu podršku i da naše relativno male potrebe neće za njihovu vazduhoplovnu industriju predstavljati problem". Međutim, zbog raznih razloga ili drugih prioriteta, te isporuke i saradnja nisu se od početka odvijali kako su Jugosloveni očekivali. „Naš trgovački partner je u tim odnosima pokazao odsustvo svake poslovnosti. Dok smo poslove oko novih aviona, naročito školskih (UT-2 i Po-2), relativno brzo i povoljno realizovali, pitanje snabdevanja rezervnim delovima bilo je uvek najbolnija tačka naših odnosa. Rokovi isporuke od godinu dana i više bili su normalni", navodi Ulepič.[3] Po Jugoslovene nezadovoljavajuće se rešavalo i snabdevanje ostalim potrebama, koje su bile kritične, naročito specijalnim vozilima, raznim agregatima, sredstvima veze, gorivom, gumama i dr. Interesantno je da je manjak kamiona rešavan uključivanjem vozila iz pomoći od UNRRE, koja ih Jugoslaviji svakako nije isporučivala za vojne potrebe.[4] Mada se razvoj vazduhoplovstva planirao intenzivno, pa čak i preterano, u kontekstu takvih odnosa sa Sovjetima „Planovi razvoja, nastava u trupi i školama... bili su u stalnoj neizvesnosti", kako zaključuje general Ulepič.[5]

Planovi razvoja vazduhoplovstva koji su se bazirali na isporukama sovjetske tehnike za borbenu avijaciju predviđali su i razvoj domaće vazduhoplovne industrije koja je trebalo da snabdeva vazduhoplovstvo, prevashodno avionima za obuku. Osnova za planiranje u tom segmentu bile su domaće vazduhoplovne fabrike, najskoncentrisanije oko Beograda. One su bile u lošem stanju, jer su pretrpele svakojaka razaranja od 1941. godine i tokom dalje okupacije, ali su ipak predstavljale opipljivu osnovu za proizvodnju nekih tipova aviona čije su projektovanje i proizvodnja bili započeti još u Kraljevini Jugoslaviji. Bila je srećna okolnost da je najveći deo vazduhoplovnih konstruktora i tehničkog kadra preživeo rat i ostao

1 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 51–52.
2 *Odnosi Jugoslavije i Rusije (SSSR) 1941–1945*, 652–659.
3 Gen-puk. u pen. Zdenko Ulepič, *Posleratni razvoj jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane*, Glasnik RV i PVO, 2/1972, 37.
4 *Wheels and Tracks*, No 38, 1992, 13–19. Fotografije objavljene u „Krilima armije" pre jeseni 1951. na kojima se vide motorna vozila tipa GMC, Dodge, Ford i druga korišćena u vazduhoplovstvu potvrđuju našu konstataciju.
5 Gen-puk. u penziji Z. Ulepič, *n.n.*, 37.



Deo voznog parka jugoslovenskog vazduhoplovstva obezbeđen je uvođenjem kamiona dobijenim kroz program UNRRA.

nekompromitovan, pa je na različite načine uključen u obnovu vazduhoplovne industrije. U celini posmatrano, sačuvano je vitalno jezgro, sa znatnim iskustvom u proizvodnji i projektovanju aviona.[1]

Nacionalizacija vazduhoplovnih fabrika formalno je izvršena 1946. godine: „Rogožarski" i „Zmaj" preseljeni su u „Ikarus", „Nestor" i druga preduzeća koja su proizvodila instrumente objedinjena su u zemunski „Teleoptik". Rakovička fabrika motora prepuštena je civilnoj nameni. „Utva" iz Pančeva preusmerena je na proizvodnju za potrebe sportskog vazduhoplovstva. Tim promenama prestonička vazduhoplovna industrija krenula je u svoju socijalističku fazu.[2]

Već 23. februara 1946. raspisan je konkurs za izradu idejnih projekata nekih tipova aviona čiji je razvoj počeo još pre Drugog svetskog rata: sportsko-turističkog aviona, školskog dvoseda za početnu obuku pilota, trenažnog dvoseda i dvomotornog trenažnog višeseda sa varijantom za laki transport. Konstruktorski timovi su postojali od pre okupacije i uglavnom su u istom sastavu nastavili rad. (Sledeći korak bio je formiranje Vazduhoplovno-tehničkog instituta avgusta 1946. koji je imao zadatak projektovanja i razvoja vazduhoplova). Plan donet krajem 1946. predviđao je da u petogodištu do juna 1951. domaća vazduhoplovna industrija izradi 860 aviona! Modifikovana verzija plana usvojena marta 1948. bila je od početka izložena korekciji zbog raskida sa SSSR-om i zemljama „narodne demokratije"[3]. Tokom 1947. ispitano je pet aviona sa ovog konkursa, i to prvo školskog lakog dvoseda Ikarus Aero-2B,[4] koji je usvojen za serijsku proizvodnju. Potom su ispitivani prototipovi lakih ("turističkih") aviona 252 – Prvi maj i Modly 8. Avion izrađen u preduzeću Utva, nazvan 251 Trojka, ušao je posle ispitivanja u serijsku proizvodnju i njim su opremljeni klubovi Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije. Avion 211 je bio direktan konkurent Aeru-2 na konkursu za osnovni školski avion JRV. Posle uporednih ispitivanja aviona 211 i Aero-2, pokazalo se da ovaj drugi ima prednosti i on je uvršten u serijsku proizvodnju. Sedmo odeljenje VTI je do

1 Čedomir Janić, *70 godina vazduhoplovne industrije Jugoslavije.*
2 Dr Nikola Žutić, *Avioindustrija i vazduhoplovstvo u Kraljevini Jugodslaviji 1918-1945*, Beograd 2004,177–190; *Čuvari našeg neba*, 253.
3 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 234 –235; Zlatko Rendulić, *Avioni domaće konstrukcije posle Drugog svetskog rata*, Beograd 1996, 35.
4 Videti za detalje o ovom tipu: Nebojša Đokić, *Školski avion Aero-2* Aeromagazin 60, jul/avgust 2004, 34–38; Nebojša Đokić, Predrag Miladinović, *Školski avion Aero-2 II deo*, Aeromagazin 61, septembar 2004, 36–38.

kraja leta 1948. izvršilo ispitivanje čelnog aviona Aero 2B, prijemna ispitivanja više desetina serijskih aviona verzije B i C, ispitivanje prototipa Aero 2C, 212, 231 (prvobitno označen kao 211B) i 232 (br.1 i br.2), adaptacije na prototipu 251, ali i određivanje težišta na avionima koji su bili u operativnoj upotrebi (Jak-3, Il-2 sa metalnim trupom sovjetske izrade, Pe-2 i modifikovanom UJak-7 sa krilima sa aviona UJak 9).[1]

Mada je u preformaciji od avgusta 1945. bilo predviđeno formiranje izviđačkog avio-puka (od sovjetske tehnike), i u 1947. godinu ušlo se bez organizovane izviđačke jedinice. Naivno verovanje u široku i sveobuhvatnu pomoć SSSR-a još jednom je iznevereno, pa je Komanda vazduhoplovstva odlučila da se britanski lovci-bombarderi tipa Spitfajer i Hariken vrate u upotrebu iz skladišta u kojima su bili od jeseni 1945. i formira Izviđački avio-puk. Deo ljudstva ranijih partizanskih skvadrona, koji je leteo na ovim tipovima, bio je određen za novi puk u Mostaru koji je oformljen 10. maja 1947. U sledećoj fazi deo aviona Spitfajer opremljen je sovjetskim kamerama koje su ugrađivane u trup, što je omogućilo puku da vrši fotoizviđanja. Izviđački avio-puk je ostao pod direktnom Komandom vazduhoplovstva i njegove aktivnosti koordinisalo je II obaveštajno odeljenje.[2]

Radar, koji je upotrebnu vrednost dokazao u vazdušnoj bici za Britaniju 1940. godine, već je postao nezaobilazni deo sistema protivvazdušne odbrane (PVO) savezničkih vazduhoplovstava. Ni Jugoslavija nije mogla da ostane van tokova modernizacije svoje PVO. Početkom 1947. godine od zaplenjenih nemačkih radara tipa Virtsburg i Freja formirana je jedna radio-osmatračka četa pri Školskom



Posleratni nastavak eksperimentalnog projekta aviona sa pilotom u ležećem položaju konstruktora Bešlina bili su avioni 232 i 451. Na slici probni pilot Tugomir Prebeg pored aviona 232.(VOC)

1 Mesečni izveštaji o radu u odeljenju „7" V.T.I. odnosno 7. odeljenje za primenjeni let (1948) Arhiva VOC; Nebojša Đokić i Predrag Miladinović, *Školski avioni 211 i 231*, Aeromagazin 58, maj 2004, 34–35.
2 A. Kolo i B. Dimitrijević, *Spitfajer*, 33–34; MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, reggistri aviona; izjave Nikole Žutića i Ivana Katića date autoru u Beogradu, septembra 1993.



Pripadnici padobranskog bataljona uvežbavaju se za neku od prvomajskih parada. Pažnju privlače nemačke automatske puške i šlemovi. Ove puške ostale su u naoružanju padobranaca do početka sedamdesetih godina.

centru Protivavionske artiljerije, čija je namena bila da služi za sabiranje i izučavanje radarske tehnike. Tokom 1947. godine SSSR je isporučio 9 osmatračkih radara tipa P-2M, a Čehoslovačka jedan (od 10 naručenih) radar tipa Manhajm. Marta 1948. od te tehnike i sabranog ljudstva formirana je prva radarska četa za protivvazdušnu odbranu Beograda koja je imala svoje radare na Zvezdari, Banovom brdu i Bežaniji. Međutim, četa nije operativno dejstvovala jer osposobljenog ljudstva još nije bilo.[1]

Tokom 1947. godine otpočelo je revitalizovanje vojnog padobranstva. Naredbom od 23. maja naređeno je formiranje padobranskog kursa kroz koji je prošlo oko 35 ljudi. Oni su bili jezgro za formiranje 46. padobranskog bataljona u Beloj Crkvi. Nešto kasnije bataljon je prebačen u Novi Sad gde su uslovi za život i rad bili povoljniji. Ubrzo su iz transportnog puka stigli avioni Po-2 i Šće-2 na kojima je započeta obuka, a zatim je na tipu Li-2 vršeno i noćno desantiranje. Bataljon je imao debi na velikoj vežbi u južnom Banatu s jeseni 1947.[2]

Septembra 1947. održana je prva združena vežba jedinica Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva – JRV (u međuvremenu je promenjen naziv *vazduhoplovstvo JA*). U rejonu Crvene Crkve u Banatu dejstvovali su pukovi svih vrsta avijacije: lovci Jak i jurišnici Il-2 sa raznih strana države, bombarderi Pe-2 iz Sombora, izviđači Spitfajer iz Mostara i transporteri Li-2 iz Zemuna koji su predstavljali teške bombardere! Na vežbi su upoređivani avioni Spitfajer i Jak-3, što svedoči o trenutku u kome se našlo JRV.[3]

1 Puk. Mirko Roganović, *Trideset godina jedinica VOJIN*, Glasnik RV i PVO, 3/1983, 7–8.
2 Padobranski kurs formiran je naređenjem III uprave GŠ, str. pov. 963 od 23. maja 1947. Više o padobranstvu u tom periodu Stojan Jović, *Istorija jugoslovenskog padobranstva*, Beograd 1996; isti, *63. padobranska 1953-1977*, Beograd 2004; *Istorija 119. vtrp* (Ratko Nikšić), 42.
3 A. Kolo – B. Dimitrijević, *Spitfajer*, 35; *Istorija 119. vtrp* (Ratko Nikšić), 41.

2.2 VAZDUHOPLOVNI KADROVI

Specifičan put i način formiranja JRV u toku Drugog svetskog rata uslovio je osoben način izgradnje kadrovskog jezgra. Jedini put stvaranja vazduhoplovnih kadrova u partizanskoj vojsci bio je preuzimanje vazduhoplovaca prebeglih iz Zrakoplovstva NDH, ili iz vojnoj/pomorskog vazduhoplovstva Kraljevine – koji su masovnije prilazili partizanima tek krajem 1944. godine. Progon Nemaca iz Srbije omogućio je aktiviranje znatnog broja bivših vazduhoplovaca (među kojima i članova Aero-kluba), a značajan broj pripadnika Vazduhoplovstva vojske Kraljevine Jugoslavije koji je rat proveo u zarobljeništvu počeo je da se uključuje u novo vazduhoplovstvo sukcesivno, kako su pojedini logori po Nemačkoj oslobađani.[1] Sve to je uslovilo da broj pripadnika vazduhoplovstva Kraljevine u vJA bude izuzetno veliki. Na kraju rata 70% komandanata pukova i jedan komandant divizije bili su iz redova takvih oficira. Njih je bilo u svim organima i službama, što je doprinosilo da je u vJA prve godine posle rata bilo 66% oficirskog kadra koji je u partizane (JA) stupio 1944. ili 1945. godine. Usled toga broj članova KPJ bio je nizak (35% oficira), a šaroliki „idejno-politički nivo" bio je uslovljen različitim poreklom i ratnim putem oficirskog kora. Iz redova „bivše" jugoslovenske vojske, u periodu koji smo naslovom omeđili, bilo je 50% komandanata divizija, desetorica su bili na dužnostima komandanata borbenih, a šestorica školskih pukova (A. Boljević, S. Poljanec, M. Nikolić, B. Glumac i drugi). Na početku mirnodopskog života vazduhoplovstva JA bilo je od strane „ratnih kadrova nerazumevanja ovako (širokogrudo) vođene politike prema oficirima bivše vojske". Tome je doprinosila okolnost da su oni tokom rata označeni kao „udarna pesnica kontrarevolucije", a u drugim delovima JA (KoV, JRM, KNOJ) nisu bili zastupljeni u tom broju, niti postavljani na komandne dužnosti. Neka od takvih shvatanja ostala su i decenijama posle. Tako je general Božo Lazarević 1980. godine osudio tendenciju da se vJA tumači kao „produženje vazduhoplovstva bivše Jugoslavije". Mada i sam predratni vazduhoplovac, oštro je tumačio da je vJA/JRV „bez veze i oslonca na bivše vazduhoplovstvo", kao i tendenciju da se tom kadru pripiše „prvorazredna uloga u stvaranju vazduhoplovstva u ratu i revoluciji".[2] Čak su i komandanti vJA/JRV u tom periodu bili viši oficiri prethodnog vazduhoplovstva (Franjo Pirc i Zdenko Ulepič). Sam Ulepič kao najduži komandant vazduhoplovstva nije imao neki „partizanski pedigre", ali je i pored većeg broja pretendenata sa partizanskim zaslugama, bio od Tita izabran za komandanta vazduhoplovstva.[3] Velika prisutnost pripadnika vazduhoplovstva Kraljevine u JRV objašnjiva je njegovom izuzetnom

1 Puk. Mihajlo Nikolić, *Ratni zarobljenici piloti na Sremskom frontu, Za pobedu i slobodu*, Vazduhoplovstvo u strategiji NOR-a, 299–301. Statistike za prvu klasu VVU govore da je 51% pitomaca stupilo u partizanske redove 1944 – 45. Takozvanih prvoboraca bilo je 9 %. Srpskog porekla bilo je preko dve trećine pitomaca ove klase.
2 Gen-puk. Božo Lazarević, *Sistem obuke dubliranjem – Titova ideja*, Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u Narodnooslobodilačkom ratu, 179–183.
3 Z. Rendulić, Sjećanja, str. 156.

razvijenošću pre rata, potrebom za autentičnim stručnim kadrovima, koji su u vazduhoplovstvu bili neophodni, više nego u kopnenoj vojsci – gde je starešinski kadar mogao da bude nižeg stručnog obrazovanja od vazduhoplovaca. Postojale su i ocene da je „jedan deo starešina ...BJV...unosio duh i praksu stare vojske – dajući prednost tzv. formalnoj disciplini". Kao kontrast, „na drugoj strani deo starešina poniklih iz NOR-a nije shvatio sav značaj čvrstog vojničkog poretka u ratnom vazduhoplovstvu".[1]

Partijsko vođstvo u JRV (vJA) ukazivalo je na potrebu pročišćavanja kadrova „od pojedinaca koji su bili primljeni u partiju zbog nebudnosti...ili zbog nemogućnosti da se (krajem rata) proveri pre prijema prošlost svakog pojedinca". Metod čišćenja kadrova u Vazduhoplovnom vojnom učilištu 1945/46. bio je sledeći: oficiri odseka OZN-e su sve sumnjivce predavali političkom komesaru učilišta Veljku Ražnatoviću „koji bi odmah sazvao zbor svih...i osumnjičene prozvao da se pojave na binu ili priđu bini. Tada bi prisutnima izneo šta su tokom rata radili, koje su zločine počinili i pitao prisutne šta sa njima da se radi. Na one koji su počinili neki zločin masa bi vikala: „Na smrt, na smrt, udri bandu, pravac bunker itd". Takvih „suđenja" bilo je nekoliko, ali niko nije ubijen od strane mase mada su svi isprebijani, odvođeni u bunker ili na mesta lišavani slobode. To je bio metod čišćenja VVU od neprijateljskih elemenata".[2]

Kritikovano je što se ne shvata značaj idejno-političkog rada i što se ne vezuje za konkretne slučajeve, već mu se pristupa kao „kao knjiškom učenju" ili se „idejno-politički rad" posmatra kao i „svaka druga nastava". Time se ispoljavalo „neshvatanje suštine i značaja političkog rada". Kao nosioci ove tendencije označeni su (opet) „oficiri i podoficiri bivše jugoslovenske vojske". Stručnjaci su kritikovani zbog shvatanja da im rad na ideološkom obrazovanju smeta u stručnom usavršavanju. „Takva tehnokratska shvatanja su razbijena stavom – koji je inače naučno zasnovan – da nema niti može biti dobrih stručnjaka u JA ako istovremeno nisu marksisti".[3]

Sve analize političkih, personalnih i bezbednosnih organa su ukazivale na potrebu da se u pogledu starešinskog sastava moraju preduzeti neke mere. Plan je bio da se dugoročnom kadrovskom politikom najsposobniji kadrovi koji su dolazili sa školovanja u SSSR-u „uzdignu na glavnije" dužnosti, kao i da se „na komandne i štapske dužnosti postavljaju i svi oni oficiri bivše vojske koji to zaslužuju svojom odanošću i stručnim sposobnostima". Mlađe letače regrutovane među partizanima postupno je trebalo postavljati na komandne dužnosti, a stare partizane (iz perioda 1941–1943) sa podoficirskih položaja proizvoditi u oficire.[4] Za pozadinski kadar poslužile su starešine dovedene iz kopnene vojske. Takva personalna politika dala je rezultate već od 1949. godine i dalje tokom 1950. kada je većina komandanata pukova i divizija bila iz prvonaznačene grupe. Veći deo oficira „bivše" jugoslovenske vojske dobijao je postepeno dužnosti u vazduhoplovnom školstvu gde su, bilo kao komandanti školskih jedinica ili kao predavači, završavali vojničke karijere. Iako je ocenjeno da je nepoverenje između njih i par-

1 Gen. Ljubiša Ćurguz, *Uloga i osnovni zadaci partijske organizacije i partijsko-političkog rada u izgradnji borbene moći ratnog vazduhoplovstva (1945-1953)*, 208–209.
2 M. Milikić Mido, *n.d.*, 12.
3 Gen. Lj. Ćurguz, *n.n.*, 200–202.
4 *Isto*, 209.



Pripadnici VOC-a čiste stajanku u toku neke od posleratnih zima. Pažnju privlače uniforme starešinskog i vojničkog sastava.(VOC)

tizanskih kadrova prevaziđeno, nepoverenje u većinu pripadnika „bivše vojske" je ostalo, mada su većina njih bili ljudi koji su izneli Titovo vazduhoplovstvo 1944–45. godine. Značajan kontingent ovih kadrova, ali i onih koji su došli iz hrvatskog vazduhoplovstva još krajem 1945, bio je uključen u VVU, gde su bili nastavnici I klase. „Niko od njih nije bio član KPJ ili SKOJ-a a baš ove dve organizacije bile su okosnica celokupnog života svakog vojnog kolektiva. Neki su bili šokirani kad redov na partijskom sastanku kritikuje kapetana ili daje svoje mišljenje o njegovom radu".[1]

Postojalo je nepotrebno podozrenje, ali bilo je i opasnijih slučajeva, na primer u 111. puku kada je jula 1946. otkrivena „protiv narodna grupa" od šest oficira, podoficira i vojnika. Mada je bilo gorkih ličnih iskustava, ipak je taj trend bio ograničenih razmera u poređenju sa sličnim slučajevima u Čehoslovačkoj ili Poljskoj.[2] U tim zemljama izuzetno veliki broj avijatičara bio je u britanskom vazduhoplovstvu još od 1939. godine. Poljaci su imali preko 13, a Česi četiri borbena skvadrona (dva jugoslovenska partizanska skvadrona formirana su 1944).[3] Mada su predstavljali savezničku letačku i borbenu elitu, veći broj njih preživeo je teške neprijatnosti po povratku u otadžbinu, gde su Sovjeti vodili glavnu reč.

Partijsko rukovodstvo vazduhoplovstva je ocenilo da je 1946. godine vJA znatno zaostajalo u procentu članova Komunističke partije za armijskim prosekom.

1 M. Milikić Mido, *n.d.*, 64–69.
2 MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, Istorijat 111. lap za 1945. i 1946. godinu, pov. br. 96, br.6;
3 John Dr. Rawlings, *Fighter Squadrons of the RAF and their Aircraft*, Macdonalds and Janes, London 1978, 226–240; Philip J. R. Moyes, *Bomber Squadrons of the RAF and their Aircraft*, Macdonalds and Janes, London 1976, 388–404.

U KP je bilo 53% oficira, 22,76% podoficira i 6% vojnika – ukupno 2906 članova i 103 kandidata za prijem. Na te brojke treba dodati i 4186 članova SKOJ-a. Na kraju perioda 1945–1951, broj komunista u sastavu JRV porastao je na 8561 člana. Iz toga je proizlazio zaključak o potrebi ideološke akcije u kojoj su jedinice JRV trebalo „da postanu ne samo masovna škola u kojoj će se vaspitavati odvažni branioci domovine, već i mesto gde će se izgrađivati ljudi novog kova, koji će izlaskom iz armije svesno stupiti u redove graditelja socijalističkog društva".[1]

U tu svrhu pripadnici vazduhoplovstva bili su posebno aktivni u slobodno vreme. O tome svedoče i sačuvani pukovski dnevnici i istorijati: „Ljudstvo puka (1. transportni) aktivno je uzelo učešća... prikupljajući žetvu, pomažući selu, provodeći svoje slobodno vreme na radu na beogradskom železničkom mostu, na krčenju i čišćenju ruševina na aerodromu Beograd" (1945). Već sledeće godine je konstatovano: „Uređene su bašte i park i aerodrom raščišćen od starog gvožđa". Tako da je 1946. godine slobodne vreme moglo da se koristi i za druge aktivnosti ("za čitalačke grupe ili za političko-kulturno uzdizanje").[2] Vezama sa okolnim stanovništvom se posvećivala naročita pažnja. Vazduhoplovci 113. puka davali su priredbe u okolnim mestima ljubljanskog aerodroma, a negde i boks-mečeve. Pripadnici tog puka u slobodno vreme organizovali su „dobrovoljne udarničke akcije po okolnim selima".[3] 111. puk, koji je bazirao u Skoplju, dobio je sledeću direktivu: „Dolaskom u Makedoniju trebalo je narodu pokazati bitnu razliku između današnje armije – armije naroda i bivše armije". U tom cilju organizovan je niz aktivnosti sličnih navedenima, ali i ekskurzije, agitacije i mitinzi pred izbore i slično.[4]

Još krajem rata postojalo je nekoliko vazduhoplovnih škola da bi se obezbedio vazduhoplovni kadar. Vazduhoplovno vojno učilište je u nekoliko klasa (1945–1949) završilo 1520 pilota (od 2124 primljenih kandidata). U istom periodu vazduhoplovne tehničke škole i učilišta završilo je 4457 tehničkih podoficira (od 4997 kandidata).[5] Naime, nekoliko vazduhoplovno tehničkih škola objedinjene su 1947. u Vazduhoplovno vojnotehničko učilište.[6] Aprila 1946. doneta je uredba o uniformi, olovnoplave boje, za pripadnike vazduhoplovstva.[7] Do tada vladalo je šarenilo odevanja. Čak su i pitomci bili različito obučeni: od onih u pravim oficirskim uniformama do onih koji su bili pola vojnici a pola civili, od čega ne mali broj u klompama umesto cipela ili opanaka. Te klompe su ostale svima u sećanju jer su pojedini pitomci dolazili na nastavu u njima. Oni su imali prvenstvo u dobijanju novih uniformi.[8] Obuka prvih posleratnih generacija vojnika trajala je 10 meseci, a izvodila se svakog radnog dana – leti osam, a zimi sedam časova. Početkom 1948. godine vojnička obuka je produžena na 12 meseci.

1 *Čuvari našeg neba*, 198–199.
2 Istorija i vtrp 1945–1946, 3 (1945) i 3–4 (1946).
3 MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO k. 30, Istorija 116.lap...,4–6.
4 MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, Istorija 94. vazduholpovnog puka.
5 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 45.
6 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 63 *Vojni leksikon*, Beograd 1981, 598–599 i 662.
7 *Razvoj OS SFRJ* 1945–1985, knj. 9–2, Pozadina, Beograd 1988, 188; *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 290.
8 M. Milikić Mido, *n.d.*, 21.

2.3 BALKANSKA ISKUŠENJA 1946–1947

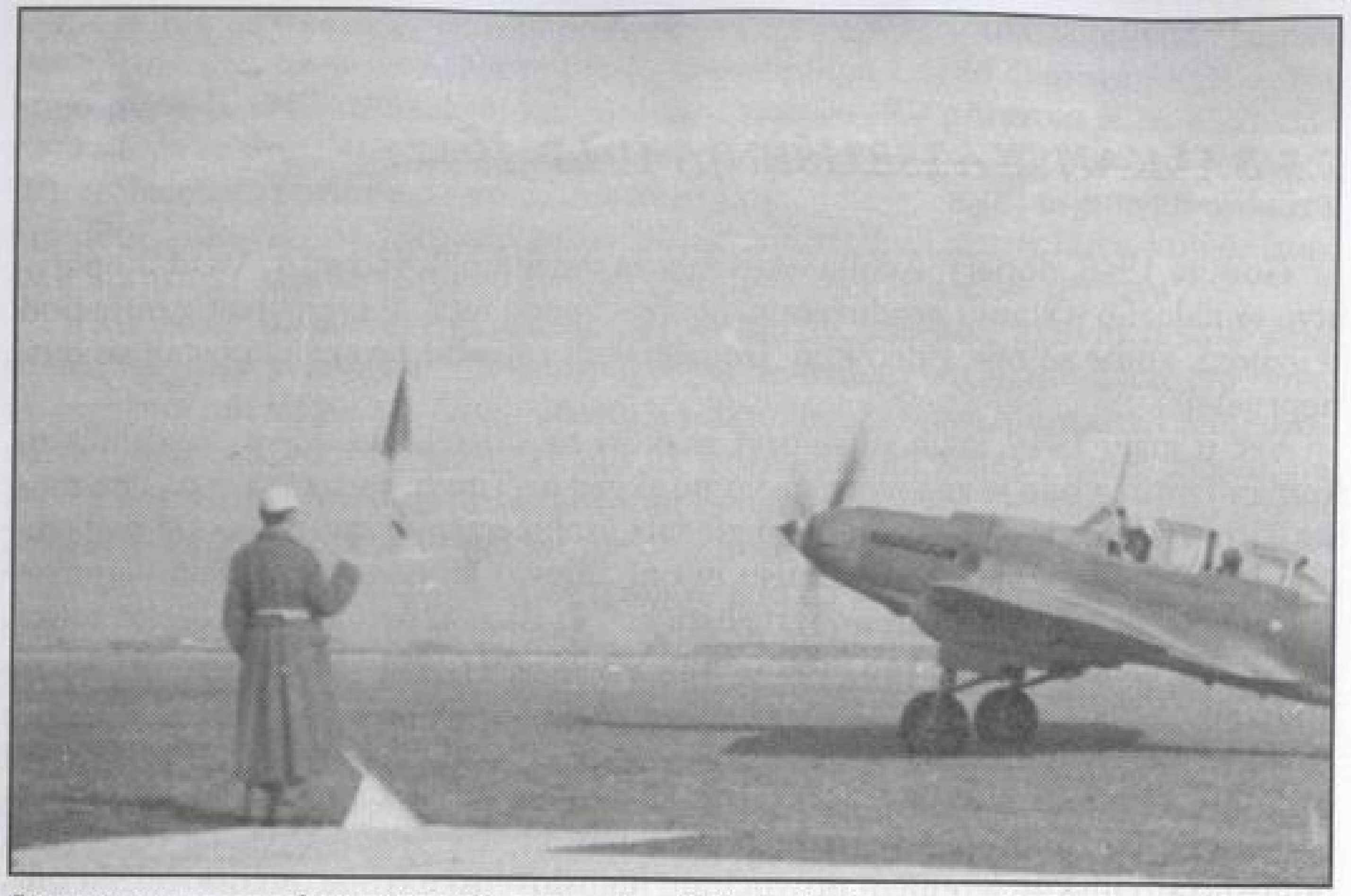
Godina 1946. donela je dalja iskušenja za vazduhoplovstvo JA. Vazduhoplovstvo se nalazilo u stanju produženog, neobjavljenog rata, ili svojevrsnog mira pod tenzijom, kome se nije video kraj. Dojučerašnji zapadni saveznici postali su ljuti neprijatelji.

Već u maju 1945. javili su se prvi znakovi neprijateljstva. Među savezničkim komandantima bilo je zagovornika vojne akcije na Titove partizane, a na licu mesta Titova vojska je sa podozrenjem gledala (dojučerašnje) saveznike: „Izgleda da im nismo simpatični, a bogami nisu ni oni nama. Oni nas gledaju kao komunističku vojsku, a mi njih kao imperijalističku". Iz dana u dan jugoslovenske snage su sve više identifikovane kao prethodnica sovjetskih snaga.[1] Mnogobrojni razlozi upućuju na to da je hladni rat na jugoslovenskim granicama već bio počeo.

Američki i britanski šef misije, potpukovnik Lindsej i pukovnik Klark, pozvani su 5. juna 1945. u jugoslovenski Generalštab gde im je zamenik generala Arsa Jovanovića uložio protest što saveznički avioni nadleću jugoslovensku teritoriju, odnosno što niskim letenjem provociraju jugoslovenske trupe. Jugoslovenski oficir je rekao da to neće biti više tolerisano i da je prostor severozapadne Slovenije proglašen za zabranjenu zonu, usled čega njihovi avioni moraju da zatraže dozvolu tri dana pred let. Na to je Lindsej pitao šta je sa savezničkim avionima koji svakodnevno sleću u Beograd, prevoze ljude i teret i jedina su veza Jugoslavije sa Zapadom. Interesovao se i da li isti uslovi važe i za sovjetske avione. Posle mučnog natezanja, jugoslovenski oficir se složio da režim za transportne avione saveznika bude kao i do tada.[2]

Problem nedefinisanosti zapadne granice sa Italijom bio je povod da se tokom proleća 1946. godine pukovi 2. divizije u više navrata nađu u okolnostima uzbuna, tajnih prebaziranja (na letilište Cerklje) i podizanja borbene gotovosti raznih stepena.[3] Situaciju na tom sektoru posebno su otežavali saveznički avioni koji su relativno često i nesmetano preletali granice na rutama Italija–Austrija. U takvoj situaciji dogodila se i serija vrlo ozbiljnih incidenata koji će dodatno opterećivati odnose sa Zapadom do početka 1950-ih godina. Kako 2. vazduhoplovna divizija nije mogla da vrši lovačke zadatke u potpunosti, iz Mostara je preko Novog Sada u Ljubljanu doletela 3. lovačka divizija naoružana lovcima Jak-3. Iz oba njena puka stavljen je u pripravnost br. 1 po jedan par tih lovaca. Već 8. jula dežurni par 254. puka presreo je jedan nenajavljen saveznički transportni avion C-47, ali je on uspeo da nestane u oblacima. Posle mesec dana, 9. avgusta, dežurni par istog puka (poručnik Zečević i zastavnik Stanisavljević) oborili su američki avion C-47 koji

1 Bogdan C. Novak, *Trieste 1951–1954, The Ethnic, Political and Ideological Struggle*, The University of Chicago Press 1970, 192–193.
2 Franklin Lindsay, *Beacons in the Night With OSS and Tito's Partisans in War-time Yugoslavia*, Stanford University Press, California 1993, 261.
3 Istorijat 422./111. jurišnog puka, spomen-soba 111. avijacijske brigade (vp 7660), na aerodromu Pleso (prepise iz ovog dokumenta autor je napravio 20. jula 1987); MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, k. 30, Istorijat 116.lap..., 5.



Startno mesto na aerodromu Niš 1946. godine: dvosedi Iljušin Uil-2 iz sastava 421. jurišnog puka pred poletanje.

je oko 12,50 časova nadleteo aerodrom u Ljubljani. Amerikanci su objašnjavali da je avion na letu iz Beča za Udine zalutao i skrenuo sa puta leteći ukrug, da bi se orijentisao. Pilot kapetan Vilijam Krombi mislio je da ga prate britanski lovci. Izgleda da su jugoslovenski piloti prebrzo reagovali. Američki pilot je mahao krilima, ali su meci već prošarali unutrašnjost aviona i teško ranili jednog turskog kapetana koji je bio u posadi. Avion se spustio na livadu 12 km od Kranja. Posada je uhvaćena i odvedena na ispitivanje u hotel koji je koristila komanda 4. armije, a američkim predstavnicima nije bilo dozvoljeno da vide ni avion ni posadu.[1]

Pošto su se očekivale dalje akcije zapadnih saveznika, radi efikasnijeg presretanja protivnika na pomoćno letilište kod Radovljice detaširano je po jedno odeljenje lovaca iz oba puka 3. divizije. Sa tog aerodroma, 19. septembra, lovački par iz 112. lovačkog puka (piloti Vodopivec i Knežev) sustižu još jedan američki avion tipa C-47 i posle nekoliko upozorenja na koje se američka posada nije odazvala obaraju ga u 10,07 časova. Tom prilikom poginulo je svih pet članova posade. Amerikanci su konstatovali da je „nemoguće dati potpuno obaveštenje što se dogodilo na ovom letu..".[2] Bili su ogorčeni, što je pokazao i američki ambasador Paterson u obraćanju Titu: „Pre godinu i po dana vi ste srdačno dočekali naše avione. Sada ih obarate! Moja vlada smatra da je ovakav postupak protiv aviona jedne

1 Diplomatski arhiv Saveznog ministarstva za inostrane poslove (DASMIP), Poverljiva arhiva (PA), 1946, f-47, 6, 9767; Isto, f-47, 6, 9958; isto, f-47, 7, 9860. Ovaj oboreni avion tipa C-47 nosio je broj 43-15376. *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ*, 1946, knj. 2, Beograd 1985, 14; Dobrivoj Dumitrov, *Kako je oboren američki avion*, NIN, 16. jun 1985, 8; Aleksandar Kolo, *Lovački avioni Jak 1m i Jak 3*, Front, br. 29,27. jul 1981, 35.

2 DASMIP, PA, 1946, f-47, 6, 9958;Dobrivoj Dumitrov, *Kako je oboren američki avion*, NIN, 16. jun 1985, 8; Izjava Dobrivoja Dumitrova autoru, Beograd 1986. Avion C-47 je nosio oznaku 4374.

prijateljske zemlje sasvim neprimeren. Ovo delo stvoriće dubok utisak u mnjenju američkog naroda..". Američki ambasador je posebno istakao činjenicu da dok se obaraju američki nenaoružani avioni, na drugoj strani Amerikanci šalju pomoć jugoslovenskom narodu.[1]

Ove intervencije ipak nisu zaustavile prelete savezničkih transportera i drugih aviona, već su samo podigle političku i medijsku tenziju, sve dok problem nije rešen diplomatskim putem. Posada i putnici prvog aviona pušteni su 22. avgusta, sem povređenog Turčina. Američki ambasador Paterson posetio je maršala Tita 6. septembra 1945. i , između ostalog, zatražio odštetu od 360.000 dolara za porodice i oborene avione. Izjavivši da žali ljudske gubitke, Tito se složio sa isplatom odštete porodicama smatrajući da je to u funkciji poboljšanja odnosa, ali nije bio saglasan da se isplati suma za oborene avione. Prema njemu, to bi značilo priznanje „da nemamo prva da štitimo suverenitet". Jugoslovenski maršal je izjavio da se više neće ponoviti slučajevi otvaranja vatre, a 19. septembra je odredio da se porodicama isplati po 30.000 dolara odštete. On je lično odredio ovu svotu, kako je rekao, „da nam se ne bi moglo prebaciti sitničavost i potcenjivanje smrti avijatičara". Drugog oktobra nalog za isplatu 150.000 dolara porodicama poginulih u drugom avionu poslat je u SAD. Kako je ovaj događaj i dalje komplikovao odnose sa SAD tokom zime 1946–47, preduzeta je diplomatska akcija da se iz merodavnih meteoroloških centara u Evropi prikupe podaci o vremenu u dva pomenuta dana, da bi se osporila (ili potvrdila) američka verzija po kojoj je do incidenata došlo zbog loših vremenskih prilika.[2]

Na jugoistočnim jugoslovenskim granicama bilo je sličnih incidenata. Protivavionska artiljerija oborila je 6. septembra 1946. jedan grčki Spitfajer iznad Đevđelije. Grčki pilot je zarobljen posle prinudnog sletanja. Taj incident je otvorio „sezonu" povreda vazdušnog prostora Jugoslavije na ovom sektoru, koja će trajati sve do završetka građanskog rata u Grčkoj. Dana 25. septembra 1946, niški aerodrom nadleteo je jedan Daglas „nepoznate narodnosti" koji je uspeo da umakne dežurnom paru. Iz Skoplja je zatim poslat jedan lovac Jak radi efikasnog presretanja. Tek u trećem presretanju, 5. oktobra, pilot Čermelj sustigao je, kako se ispostavilo, britanski C-47 u rejonu Prokuplja i prisilio ga da sleti u Niš.[3]
Obaranje grčkog Spitfajera septembra 1946. bilo je uvod u pogoršavanje stanja na južnim granicama Jugoslavije izazvano razbuktavanjem građanskog rata u Grčkoj. Makedonska granica je postala prostor iznad kojeg su počele operacije grčkog Kraljevskog vazduhoplovstva u borbi sa grčkim komunističkim snagama koje su slobodno krstarile iz jedne države u drugu. Tokom novembra i decembra 1946. grčko vazduhoplovstvo je u intenzivnim dejstvima izvršilo niz povreda jugoslo-

1 DASMIP, PA, 1946, f-3, 8, 186. Od Sovjeta su, navodvo, stigle nezvanične čestitke. Kardelj je u to vreme prisustvovao međunarodnoj konferenciji u Parizu. Molotov je tada rekao Kardelju: „Čestitamo, ali nemojte to ponovo da učinite".Dž. Ridli, *n.d.*,251.

2 DASMIP, PA, 1946, f-47, 7,XLIII-126, 153; Isto, f-47, 7, 10310; Isto, f-47, 7, 10440; Isto, f-47, 7, 11715; DASMIP, PA, 1947, f-59, 15, 10658; Isto, f-59, 15, 11593. Na kraju susreta maršal Tito je odobrio upotrebu aviona američkom ambasadoru i njegovom zameniku, ali je odbio da to isto dozvoli za američkog vojnog atašea.

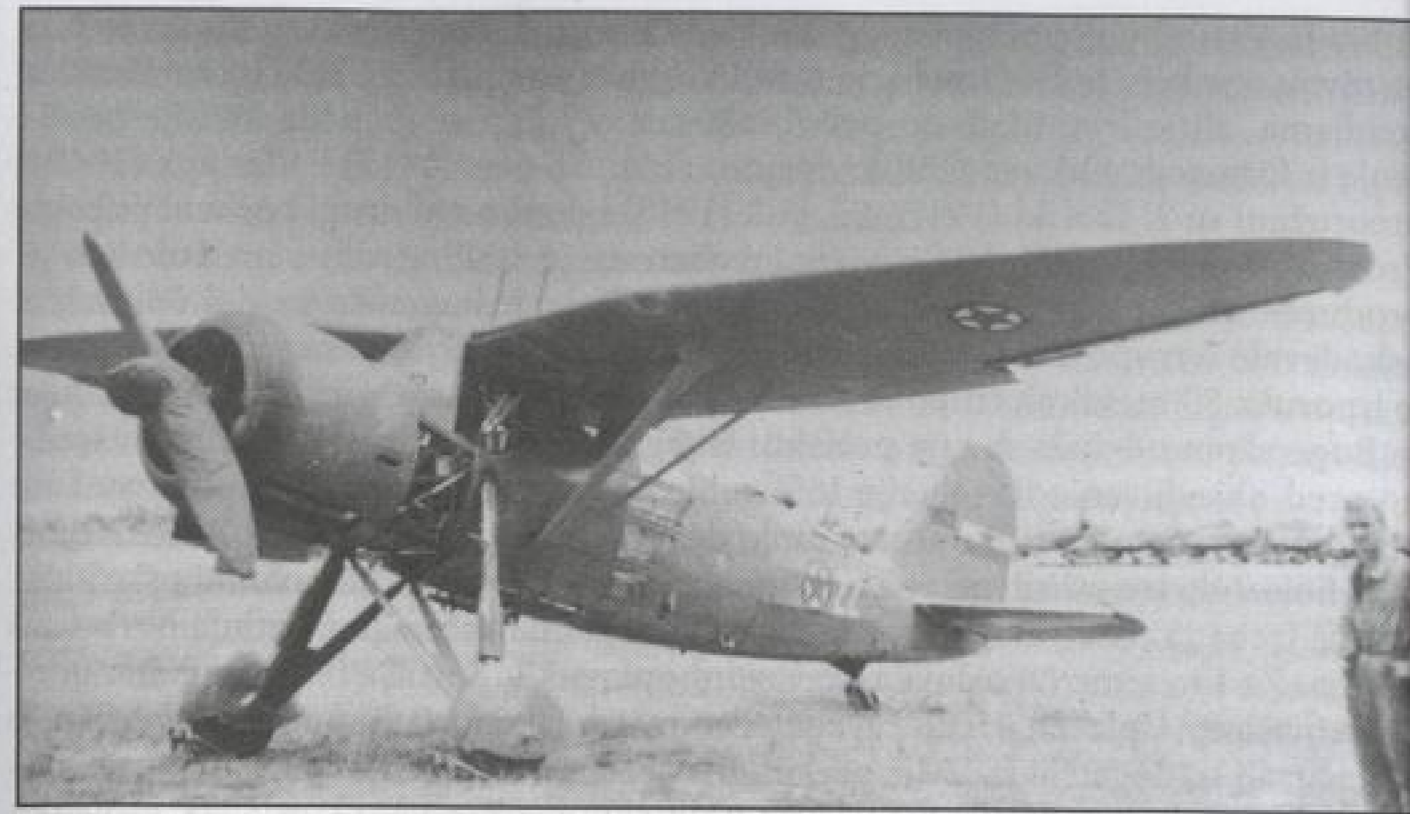
3 MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, Istorijat 111. lovačkog puka, pov. br. 96, br. 6; *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1946*, knj. 1-2, 1947, knj. 1-2, 1948, Beograd 1984 –1986; A. Kolo i B. Dimitrijević, *Spitfajer*, 33.

venskog vazdušnog prostora[1]. Zbog takve situacije u Skoplje su prebačene dodatne lovačke snage da bi se osnažila lovačka zaštita tog prostora. Početkom aprila 1947. iz Ljubljane je u Skoplje povučen 113. lovački puk, gde je sa tamošnjim 111. lovačkim pukom formirao novu 5. lovačku diviziju. Divizije (1. i 2.) koje su ovi pukovi napustili postale su jurišne, svaka sa po dva puka.[2]

Pukovi 5. lovačke divizije su u narednom periodu, dok se građanski rat u Grčkoj nije stišao, imali ključnu ulogu u zaštiti južnih jugoslovenskih granica. Pukovi su često logorovali na makedonskim letilištima odakle su vršili različite zadatke: „(111./94.) puk je vršio vrlo poverljive zadatke da čuva granicu pod raznim vremenskim i drugim poteškoćama“. Taj puk je leto 1947. proveo na logorovanju, a isti trend je nastavljen u 1948. godini kada je od 18. jula pa do kraja godine cela 5. divizija držana u pripravnosti br.1.[3] Međutim, jedno od najvažnijih angažovanja ovih avijacijskih snaga bilo je prebaziranje 113. puka u Albaniju. Kako u ovoj susednoj i tada više nego prijateljskoj državi nije postojalo lokalno vazduhoplovstvo, na izričit zahtev albanskog generalštaba u Albaniju je poslat 113. puk da bi se na taj način presekli stalni upadi grčkih aviona u albanski vazdušni prostor. Puk se po ešalonima prebacio u Albaniju od 12. do 22. juna 1947, da bi tamo bio razmešten po eskadrilama u Đirokastri, Korči i Tirani. U početku je imao velikih problema oko smeštaja. Snabdevanje je vršeno avionima sa matičnog aerodroma u Skoplju, a drastično loša ishrana u početku boravka poboljšana je dolaskom kuvara i namirnica iz Jugoslavije. Posle tri meseca provedenih u vršenju lovačkim zadataka u Albaniji, 113. puk je 21. septembra 1947. vraćen u Jugoslaviju.[4] Između Tirane i Beograd postojao je i avio-saobraćaj koji su održavali avioni 1. transportnog puka za potrebe velike jugoslovenske vojne kolonije koja je imala instruktorsku, savetodavnu i organizacionu ulogu u albanskoj armiji. U vreme baziranja 113. puka u Albaniji vođeni su i pregovori za osposobljavanje albanskih aerodroma.[5]

Znatna pomoć data je i u obuci albanskih vazduhoplovnih kadrova koji su školovani u jugoslovenskim vazduhoplovnim učilištima. Vazduhoplovno vojno učilište imalo je u nekoliko klasa 42 albanska pitomca, počev od 1. klase, iz 1945, do 5. klase koja je počela školovanje marta 1948. Nijedan od tih pitomaca nije govorio srpski jezik što je predstavljalo veliku poteškoću u realizaciji teorijske i praktične obuke.[6] Za 22 albanska svršena pitomca koji su se školovali u 2. klasi Vazduhoplovnog vojnog- tehničkog učilišta u periodu 1946–1947, za različite specijalnosti, ostale su sačuvane karakteristike koje su im desetak godina kasnije dale njihove jugoslovenske kolege. Spiskovi govore da je tu bilo i marljivih pitomaca, ali i onih koji su bili nezainteresovani i slabo poznavali jezik domaćina. Manji deo njih družio se isključivo sa Jugoslovenima, a bilo je i bundžija zbog ishrane i još češćih polemičara o „uspesima NOV Albanije za oslobođenje“ Kosmeta. Postojala je i slična „komšijska“ i „bratska“ relacija sa bugarskim RV. Bugarski pitomci su takođe bili uz rame albanskim po brojnosti u vazduhoplovnim učilištima JRV-a.

1 *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ, 1946,* knj. II, 50 i 318–320; Isto, *1947,* knj. I, 505 i dalje; Isto, *1947,* knj. II, 3,12, 41, 129, 151; Isto, *1948,* 347–348.
2 MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, k. 30, Istorija 116. lap..., 6–7; M. Micevski–B. Dimitrijević, *Jakovljev Jak-3,* 21.
3 MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, Istorija 94. puka.
4 MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO k.30, Istorija 116. lap..., 6–7.
5 Arso Milatović, *Pet diplomatskih misija,* Zagreb 1985, 161; *Enver Hodžina Albanija,* Beograd 1981, 52.
6 Više detalja kod M. Milikića, *n.d.,* 18–20.



Trideset armijskih izviđača KAB-11 Fazan dobijenih iz Bugarske, poslužili su od 1951. kao osnov za formiranje eskadrila vojnih oblasti. Avion na slici iz sastava je eskadrile vojne oblasti u Skoplju.

U VVU školovao se 31 bugarski pitomac od 1946. sve do jeseni 1948. godine. Sve u svemu, i Ratno vazduhoplovstvo je sledilo specifičnu „balkansku“ orijentaciju koju je tih godina zastupao jugoslovenski državni vrh.[1]

Neočekivano, popuna vazduhoplovnim materijalom za borbene jedinice JRV došla je iz „bratskog“ susedstva. Zbog činjenice da je bila na strani sila Osovine tokom Drugog svetskog rata, Bugarska nije mogla da poseduje više od 90 aviona, od kojih 70 borbenih. Bugari nisu smeli da poseduju bombarderske tipove aviona, što je bilo definisano mirovnim ugovorom u Parizu 10. februara 1947.[2] Zbog toga je došlo do sporazumnog ustupanja prekobrojne bugarske vazduhoplovne tehnike Jugoslovenskoj armiji. Time je avijacija bila spasavana od uništenja i dalje je ostajala u okviru „narodne demokratije“. Da li su Sovjeti podozrevali od tog prelivanja avijacije u Titovu Jugoslaviju? Ili je preovladalo shvatanje da su time donekle zadovoljene jugoslovenske potrebe i time Jugoslavija doddatno oružano ojačana kao istureni ešalon prema Zapadu? Najveći deo transfera izvršen je odmah po ratifikaciji mirovnog ugovora. Od 19. februara pa tokom marta 1947. preko aerodroma Niš u Jugoslaviju su prebacivane grupe od 6 do 9 lovaca Jak ili jurišnika Il-2. Jugoslavija je tako dobila 291 avion (!): 55 lovaca Jak-9-koji su većinom prepravljani na dvosede za obuku Ujak K-9 u zemunskom Ikarusu, 48 jurišnika Il-2, 89 bombardera Pe-2, 59 lovaca Me-109G, 30 armijskih izviđača Fazan i 10 trenažnih aviona DAR-9. Interesantno je da je poslednji kontingent lovaca Me-109G stigao čak 1949. godine. Najveći broj bivših bugarskih aviona upućen je za popunu jedinica. Avioni Fazan ostali su dugo stokirani, dok nisu početkom 1950-ih remontovani i upućeni u novoformirane eskadrile pri komandama vojnih oblasti. Deset DAR-9

1 Bojan Dimitrijević, *Odnosi Jugoslovenske armije i balkanskih armija 1945–1951,* Balkan posle Drugog svetskog rata, Zbornik radova sa naučnog skupa, Beograd 1996, 376–377.
2 *Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ 1947,* knj. 1, 189.

dobio je Vazduhoplovni savez Jugoslavije.[1] U pogledu kvaliteta ta tehnika je bila na nivou one koju je JRV imalo do tada i kakva je postojala u SSSR-u i satelitskim zemljama, ali je kvantitativno poboljšala sastav JRV i omogućila kasnije proširenje u formaciji. Od ove tehnike formirani su 43. puk (1947) i 172. puk (1949), preoružani su 2. školski (1947), 83. puk (1948) i dopunjeni drugi borbeni pukovi. Projekat o razvoju JRV do 6 divizija, realizovan je 1949. godine, predstavljao je produženi efekat tehnike predate iz Bugarske. Kako je bugarsko vazduhoplovstvo oskudevalo u trupovima za preostale jurišnike Il-2, kao kompenzacija ugovorena je isporuka 80 metalnih trupova proizvedenih za taj tip u fabrici Ikarus. Saradnja sa Bugarskom odvijala se i na projektu lakog školskog aviona LAZ-7. Neposredno pred objavljivanje Rezolucije Informbiroa, u maju i junu 1948. potpisani su planovi o preusmeravanju proizvodnje dela planirane serije aviona Aero-2 i još nedefinisanih, trenažnih aviona u Bugarskoj. Smatralo se da proizvodnju školskih aviona treba razviti u Bugarskoj, jer je toj državi bila zabranjena izrada borbenih aviona. Za to vreme jugoslovenska vazduhoplovna industrija bi proizvodila borbene mašine.[2] Uplaćen je čak i avans i deo materijala poslat u bugarsku fabriku u Loveču, ali su događaji iz 1948. prekinuli ove začetke saradnje.[3]

Činjenica da je tadašnja Jugoslavija politički i oružano pomagala stvaranje jevrejske države, danas je potpuno zaboravljena. O toj pomoći u domaćoj literaturi ili istoriografskim delima nema ni pomena. Domaći arhivi – vojni, a pre svega Uprave državne bezbednosti, pod čijim su se okriljem odvijale tajne operacije transfera naoružanja u druge zemlje, još su uvek zatvoreni. U odnosu na domaću, strana stručna javnost odmakla je u istraživanju ovog istorijskog segmenta. Kada je, po isteku britanskog mandata u Palestini, 15. maja 1948. proglašena jevrejska država Izrael, okolne arapske države proglasile su rat. Novonastala država Jevreja stavljena je tako pred mnogobrojna iskušenja. U to vreme neke od zemalja narodne demokratije, kao Čehoslovačka ili Jugoslavija, bile su u prijateljskim odnosima sa mladom jevrejskom državom. Pored političke podrške stvaranju Izraela, ove zemlje pružale su Izraelu i vojnu pomoć. Jedan od razloga bila je i činjenica da su Jevreji, pritisnuti na svom „mostobranu" u Palestini, bili prinuđeni da se brzo naoružavaju. S druge strane, socijalističkim državama je novac u gotovom kojim su Jevreji plaćali oružje bio više nego potreban. Zajednički jezik brzo je pronađen.

Kako su tokom 1948. godine britanski avioni tipa Spitfajer povlačeni iz naoružanja čehoslovačkog vazduhoplovstva, izraelski zahtevi za isporuku tih aviona naišli su na povoljan čehoslovački odgovor. O pozitivnom odgovoru koji su dobili Izraelci svedoči i beleška u dnevniku Davida Bena Guriona, datirana 27. majem 1948. Ugovor za 50 aviona sklopljen je u septembru 1948. sa cenom od 23.000 dolara po komadu. Transfer čehoslovačkih Spitfajera Mk 9 u Izrael bio je problematičan zbog načina isporuke. Usled sovjetskog pritiska, avioni nisu mogli da budu

1 MJRV, registri aviona; isto, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, k. 40-40a, Istorijat 81. puka. U ovim dokumentima se navodi sledeći tempo isporuka u 1947: 19. februara (8 Jak-9), 20. februara (8 Jak-9), 21. februara (15 Jak-9), 22. februara (6 ili 8 Jak-9 i 6 Il-2), 25. februara (6 Jak-9), 26. februara (8 Jak-9), 1. marta (7 Il-2), 11. marta (?-Il-2), 17.3. (9-Il-2), 18. marta (16 Il-2), 20. marta (14 Il-2), 30. marta (?-Jak-9),... što je samo ilustracija intenziteta transfera vazduhoplovnog materijala na relaciji Bugarska–aerodrom Niš.

2 Prema istraživanju Čedomira Janića,. Dokumenti sa ovim pregovorima datirani su 31. majem i 13. junom 1948!

3 MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, registri aviona; *Čuvari našeg neba*, 255–256; *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 431–432; *Avion IL-2 opis i eksploatacija*, Biblioteka Vazduhoplovnog glasnika 6, 1950.7–12.

prebačeni normalnim transportom. Čehoslovačka ponuda Izraelcima da se avioni po remontu pakuju u kontejnere, železnicom transportuju do jugoslovenskih luka a odatle brodovima u prvu jevrejsku državu, bila je prespora. Izraelcima su lovci bili preka potreba pa je rešeno da Spitfajeri prelete iz Čehoslovačke do Izraela, po ugledu na slične operacije u Drugom svetskom ratu.[1]

Jugoslovenske vlasti su, u skladu sa tadašnjom spoljnopolitičkom orijentacijom, 15. jula 1948. dozvolile da se transfer ugovorenih 30 Spitfajera IX iz Čehoslovačke za Izrael obavi preko jugoslovenske teritorije.[2] Jugosloveni su tražili 300 dolara po toni tereta, ali su Izraelci uspeli da spuste cenu na 200 dolara. Jugoslovenske vlasti su odredile letilište kod Nikšića, koje je zatim izraelsko ljudstvo pripremilo za sletanje Spitfajera radi popune gorivom. Čitav teren je pripremljen za operaciju do početka septembra u potpunoj tajnosti. Letilište je nosilo kodni naziv *Alabama*. Za komandanta izraelskog sastava na aerodromu postavljen je Gideon Šošat Geda, raniji oficir britanskog vazduhoplovstva. Operacija je nosila šifrovan naziv *Velveta* (Somot). Plan je predviđao da šest Spifajera lete do Nikšića gde ih je čekao dvomotorni C-54, koji je trebalo da ih vodi dalje do Izraela. Šest Spitfajera pratio je transportni C-46 sa svim naoružanjem i opremom koja je prethodno poskidana sa aviona, radi produženja doleta.[3]

Prelet prve šestorke iz Kunovica u Čehoslovačkoj, 24. septembra 1948, nosio je naziv „Velveta I". Prilikom sletanja u Jugoslaviji jedan pilot je polomio stajni trap na svom Spitfajeru. Prema raspoloživim podacima taj avion je ostao na popravci u Nikšiću, odakle je rasklopljen i prebačen avionom C-46 tek u novembru iste godine. Preostala petorka je, predvođena jednim transportnim C-54, produžila 27. septembra ka Rodosu i dalje ka Izraelu.[4]

Još 23. septembra u Nikšić je sleteo transportni avion C-54, koji je trebalo da predvodi Spitfajere do Izraela. Istog dana kada su Spitfajeri doleteli u Nikšić iz Izraela je stigao C-46, koji je odmah produžio za Kunovice u Čehoslovačkoj odakle je prebacio opremu i naoružanje. U povratku pilot se izgubio i sleteo „negde" u Jugoslaviji. Od stanovnika je dobio obaveštenja za svoju poziciju i produžio je dalje. Ni u nastavku leta međutim nije uspeo da nađe nikšićki aerodrom, već je prinudno sleteo kod mesta Zamlek (?) 50 km severoistočno od Mostara. Iako je avion bio uništen, teret je ostao upotrebljiv. Pilot i posada su preko meštana došli u vezu sa milicijom, pa zatim sa Udbom. Odatle su prebačeni u Nikšić, a pošto je prva grupa bila već odletela, u Izrael su se vratili brodom sa imigrantima. Sve što je bilo upotrebljivo iz slupanog aviona jugoslovenski organi su predali Izraelcima. U svom izveštaju pilot je ostavio sugestiju za druge izraelske avijatičare, ako bi se našli u istoj situaciji: „Uvek budite u dodiru sa UDB-om (tajna policija). Ne pominjite Izrael niti govorite o bilo čemu samo pitajte za tajnu policiju".[5]

Zbog diplomatskih incidenata u kasnijem letu kroz Grčku, protesta američke diplomatije, ali i verovatno očiglednog neprijateljstva sovjetskih satelita na gra-

1 Shlomo Aloni, *Spitfires for Israel, The 1948 Vintage*, Air Enthusiast No 63, May–June 1996, 17–20.

2 Prema istraživnjima češkog kolege Zdeneka Klime, izraelski predstavnik koji je ugovorio ovaj transfer sa Jugoslovenima zvao se Šaul Avigur.

3 Sh. Aloni, *n.n.*, 20; *Spitfires over the Strip*, Aeroplane Monthly, October 1987, 524.

4 Elizer Cohen, *Israel's best defense. The first full story of the Israeli Air Force*, Orion Books, New York 1993, 46-47; Sh. Aloni, *n.n.*, 21; Yehuda Borovik, *Israel's Spitfires*, Flypast September 199(5), 45–47.

5 Israeli Defence Force Archives, series 600137/1951, file 577, mifc'a Velveta, disk 0P019B, 7. Kopiju dokumenta autor je dobio od kolege Zdeneka Klime.

nicama, Jugosloveni nisu bili spremni za dalji nastavak operacije Velveta. Stoga su se Izraelci obratili Bugarskoj za pomoć. Jugoslovenski susedi su tražili 10.000 dolara po avionu – što je zabrinulo Izraelce da će ostati bez aviona. Ono što je Ben Gurion mogao da ponudi Bugarima, bilo je 6000 dolara po avionu i to samo za šest Spitfajera. U isto vreme Izraelci su vodili pregovore i sa Jugoslovenima, kojima izgleda još uvek nije bila uplaćena prva suma. Konačno, početkom decembra 1948, pošto su Izraelci platili 600.000 dolara (dug i druga etapa „Velveta") dogovoreno je da se nastavi transfer druge partije Spitfajera za Izrael. Ovi preleti su nazvani operacija *Velveta II*.[1]

Sledećih kontingent Spitfajera već je bio spreman za isporuku u Čehoslovačkoj. Početkom decembra, Čehoslovaci su uputili 10 Spitfajera spakovanih u kontejnere vozom do jugoslovenskih luka odakle su ove mašine jugoslovenskim brodovima otplovile za Izrael. Još 15 Spitfajera bilo je spremno u Kunovicama za prelet. Izraelski stručnjaci su deo aviona modifikovali u Češkoj da bi mogli da lete direktno do Izraela, ako bude problema sa međusletanjem u Jugoslaviji.

Izraelski piloti su dobili specijalne instrukcije za ovu etapu preleta. Temeljno je pregledan svaki avion i uklonjeni su svi tragovi prisustva u Čehoslovačkoj. Piloti nisu smeli da poseduju nijednu ličnu stvar, već samo propisnu izraelsku uniformu sa potpuno praznim džepovima. Isto je bilo naređeno i za sletanje u Nikšiću. Kontrolu nisu prošle ni češke niti jugoslovenske cigarete. Sve je bilo u funkciji priče da je reč o „eksperimentalnom daljinskom letu iz Izraela, radi provere kapaciteta dodatnih tankova za gorivo na lovačkim avionima". Izraelci su dobili naređenje da se striktno drže te izjave. Za sve detalje, ispitivače je valjalo uputiti na izvesnog Sami Koena, predstavnika izraelskog vazduhoplovstva, koji je stanovao u hotelu Gran-Bretanj u Atini.[2]

Jugoslovenska strana je zahtevala da svaka grupa Spitfajera ima maksimalno šest aviona. Posebno je traženo da svi avioni imaju propisne jugoslovenske oznake na ruti do Nikšića, da bi se otklonila eventualna podozrivost stranih interesenata. Takav zahtev bio je potpuno iznenađenje za Izraelce. Stoga je, nevoljno, grupa od 15 pripremljenih aviona bila smanjena na 12 (dve grupe od po šest), a oznake JRV su bile ucrtane po propisima. Svaku podgrupu predvodili su dvomotorni transporteri C-46, koji su u Čehoslovačku doleteli sa panamskim oznakama.[3]

Već 18. decembra iz Kunovica su poletele dve trojke Spitfajera MK 9 predvođene jednim transportnim avionom C-46. Tokom preleta iznad Jugoslavije formacija je uletela u snežnu oluju u kojoj je izgubljen kontakt sa dva Spitfajera. Jedan od pilota se srušio u planinama na teritoriji Hrvatske i poginuo. Drugi 'izgubljeni' Spitfajer je prinudno sleteo u Hercegovini. Odmah po gubitku kontakta preostala grupa je promenila kurs i vratila se u Čehoslovačku. Posle tog neuspeha, u kome su stradali vodeći piloti ove operacije, Izraelci su se reorganizovali. Novi piloti su preuzeli komandu i pošto se vreme popravilo operacija je nastavljena.[4]

1 Sh. Aloni, *n.n.*, 23.
2 *The Czech Military Assistance to Israel during the Independence War 1947-1949, Documents and Studies* (ed. Israeli Air Force History Branch), September 1993. dokumet Operation Veleveta, *Briefing of the pilots of the Yotkim*, datitan 21. novembrom 1948.
3 Sh. Aloni, *n.n.*, 24.
4 Sh. Aloni, *n.n.*, 24–25; E. Cohen, *n.d.*, 47. Detaljnije o poginulom pilotu Samuelu Pomerancu u :*The Jews of Czechoslovakia* (vol III), Society for the history of Czechoslovak Jews, NY & The Jewish Publication Society, Philadelphia 1984, 560–561.

Sutradan, 19. decembra poletele su dve grupe po šest Spitfajera ponovo predvođene sa po dva aviona C-46. Prva grupa koja je poletela 19. decembra, letela je tri časa do Jadranskog mora, a zatim 45 minuta prateći obalu odakle se skretalo za Nikšić - „Alabamu". Jedan od izraelskih pilota ovako se sećao sletanja u Jugoslaviji:

"Vreme nije bilo tako povoljno, ali ni tako loše kao u prvom pokušaju. Vođeni smo do jadranske obale u Jugoslaviji, a onda unutar zemlje do letelišta, isušenog jezera, i to nije bio aerodrom već samo bunker i pokazivač pravca vetra i mi smo sleteli jedan za drugim. Bilo je kasno popodne i u mom Spitfajeru otkriveno je curenje goriva iz trupnog rezervoara. Bojao sam se da će mi biti naređeno da napustim Spitfajer i da letim u C-46, pa sam upitao Gedu Šošata, komandanta baze, „šta ćemo da radimo?" Geda je bio praktičan, odmah je pregledao curenje i rekao je da to može da se sredi". Ovaj iskusni letač popravljao je kvar pod svetlima lampe do ponoći, kada je avion osposobljen za dalji let.[1]

Po pristizanju drugih šest Spitfajera, tokom 20. decembra, otpočelo je ucrtavanje plavih Davidovih zvezda umesto improvizovanih jugoslovenskih oznaka sa petokrakama. Uveče, 23. decembra 1948. poletela je prva grupa od pet Spitfajera za Izrael. Poletanje je bilo izuzetno teško zbog preopterećenosti gorivom. I kasnije po poletanju Spitfajeri su bili teško upravljivi, dok vremenom nisu olakšali od potrošenog goriva. Zbog kvara, jedan avion iz ove grupe se ubrzo po poletanju vratio u Nikšić. Ostala četiri su posle pet i po časova sleteli u Izrael. Posle uspešnog leta prve četvorke usledio je pokret i druge šestorke 26. decembra 1948. Svih šest Spitfajera druge partije sleteli su u izraelsku bazu Tel Nof. Jedan od letača koji je sa olakšanjem izvršio počasnu „malu nuždu" uz rep svog aviona bio je pozdravljen gromoglasnim aplauzom avijatičara koji su okružili tek prispele Spitfajere.[2]

Dolaskom 10 Spitfajera u Izrael operacija „Velveta" još nije bila završena. U više letova izraelskih transportera prebačena je zaostala oprema iz Čehoslovačke. Dva transportera su 29. decembra odletela za Jugoslaviju, odakle su sledećeg dana dopremili dva neispravna Spitfajera u rasklopljenom stanju. Konačno, 31. decembra jedan transporter C-46 odleteo je da pokupi posadu tajne izraelske baze kod Nikšića. Ova grupa sletela je u Izrael 5. januara 1949. Operacija „Velveta 2" bila je okončana.[3]

Sledeći transporti aviona, motora i rezervnih delova izvršeni su mnogo sigurnijim putem: železnicom. Te pošiljke su imale oznaku „Gvožđe u komadu" i išle su preko Mađarske do luka Split ili Rijeka, odakle su brodovima „Trans-Juga" otpremane za Izrael.[4]

1 Sh. Aloni, *n.n.*, 26. Fotografije izraelskih pilota i aviona u Nikšiću videti u tekstu Shlomo Aloni, *Spitfires for Israel, Pilots and Aircraft, A Statistical View*, Air Enthusiast No 64, September–October 1996, 64–67.
2 Sh. Aloni, *n.n.*, 26.
3 *Isto*, 26.
4 Prema istraživnjima češkog kolege Zdeneka Klime.

2.4 SOVJETIZACIJA VAZDUHOPLOVSTVA I NJEN SLOM 1946–1948

U specifičnoj posleratnoj klimi koja je vladala u Jugoslaviji, posebno u njenoj armiji, stvoreno je raspoloženje i uverenje o potpuno opravdanoj orijentisanosti ka sovjetizaciji armijskog života, kao i o mirnodopskoj izgradnji u potpunosti oslonjenoj na Crvenu armiju. Kod vazduhoplovstva je taj trend bio izraženiji, najviše zbog tehnološke i organizacijske usmerenosti ka SSSR-u. Paralelno sa sovjetskim isporukama tehnike, počeli su da pristižu i sovjetski instruktori. U toku aktivnosti sovjetske vazduhoplovne grupe Vitruk na Sremskom frontu razvijen je sistem „dubljorstva" po kome se vršila obuka jugoslovenskih vazduhoplovaca. Svako sovjetsko mesto od komandnih nivoa do pilota bilo je duplirano sa Jugoslovenom, što je bio najbrži način borbene obuke i preuzimanja kompletnih avijacijskih jedinica. U posleratnom periodu postavljanje sovjetskih instruktora ili savetnika na različite komandne nivoe vJA/JRV bilo je specifično nastavljanje „dubljorstva", ali sa potpuno drugom namenom. Time je ovaj specifičan fenomen sovjetizacije pod firmom instruktora omogućavao potpunu kontrolu vazduhoplovstva od strane Sovjeta.[1]

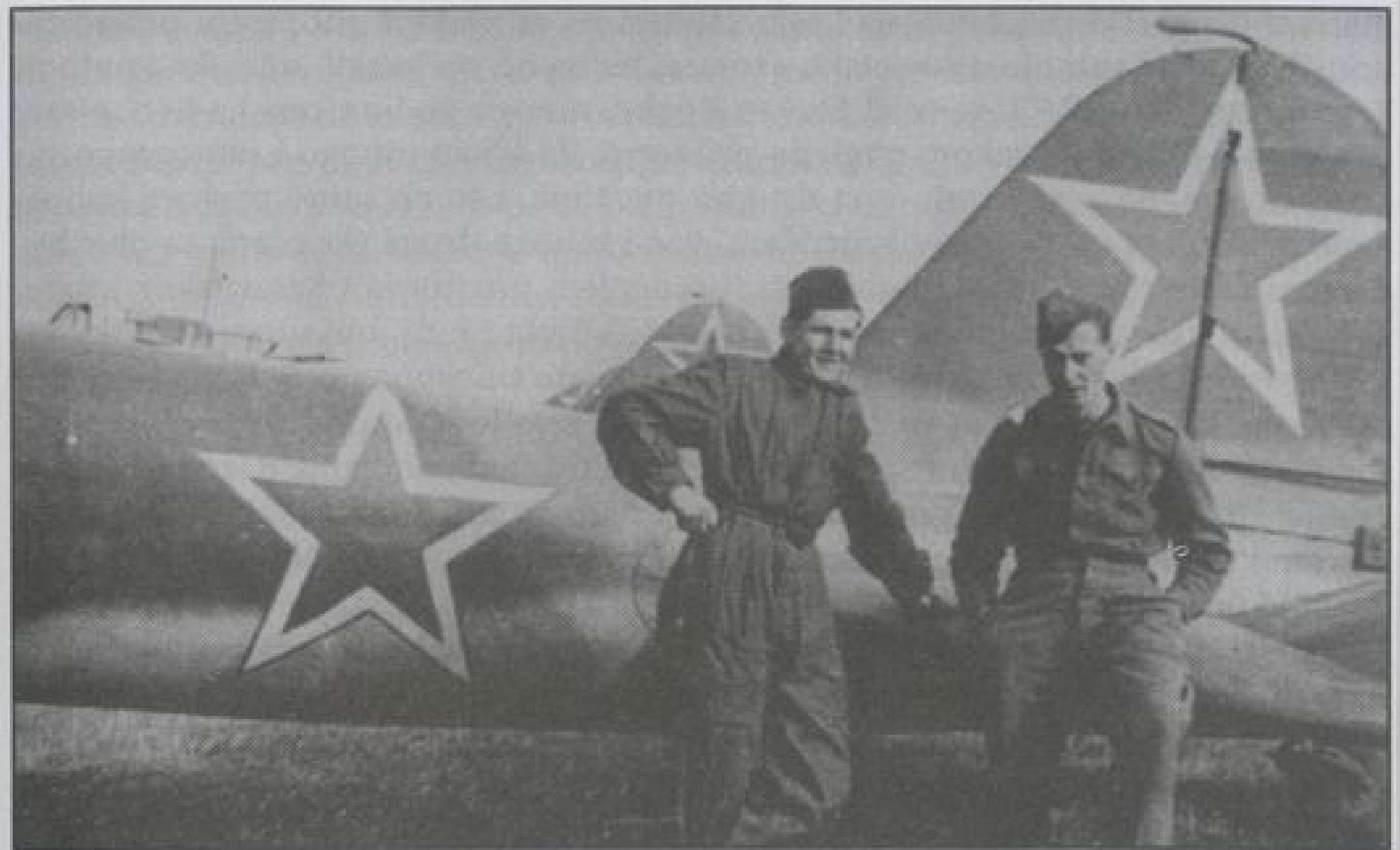
Prvih 14 savetnika ostalo je još maja 1945. po odlasku grupe Vitruk, pri tada najvišim komandnim nivoima, na niže do divizije. Sledeći instruktori su počeli da stižu kasnije i da se dodeljuju i drugim komandnim nivoima i školama. U oktobru 1945. jednu sovjetsku komisiju nalazimo u inspekciji jedinica vJA. Sovjetska vazduhoplovna literatura, pravila, uputstva, nastavni filmovi bili su takođe jedan od načina sovjetizacije vJA, pored njihove osnovne edukativne namene u tehničkom ili borbenom obrazovanju.[2]

Stručni časopis vJA *Glas vazduhoplovstva*, koji je počeo da izlazi maja 1945, svedoči o tome kako se širio sovjetski uticaj na jugoslovenske vazduhoplovce. Od ukupnog broja objavljenih članaka u periodu maj 1945 – maj 1948. trećina su bili prevodi sovjetskih autora ili su bili posvećeni sovjetskoj avijaciji i njenim iskustvima. Petina članaka bila je prigodnog tipa, a ostatak se odnosio na prenošenje sovjetskih iskustava iz svih domena i nivoa avijacije, borbene upotrebe, tehničkog održavanja, meteorologije ili druge vazduhoplovne prakse. Svaki broj mesečnika sadržao je 2–4 takva priloga. Neki su imali karakteristične naslove: „O moralnom liku sovjetskog vazduhoplovstva" (1/45), „Proslava Staljinske avijacije" (2/46) itd. Uz sovjetske, objavljivani su i članci domaćih autora, koji su bili posvećeni obeležavanju jubileja sovjetske avijacije ili saradnji između Sovjeta i Jugoslovena na Sremskom frontu.[3]

1 Gen-puk. Božo Lazarević, *Sistem obuke dubliranjem – Titova ideja*, Jugoslovensko ratno vazduplovstvo u Narodnooslobodilačkom ratu, 179–183; puk. Boris Koščak, *Fenomen „Dubljorstva", Za pobedu i slobodu*, Vazduhoplovstvo u strategiji NOR-a, 296–298.

2 MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, k. 30, Istorija 116.lovačkog avio-puka / ratnog 113. lovačkog avio puka, 4; B. Dimitrijević, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi 1945–1948*, 88–92.

3 Ppuk. Ivan Tanović, *Bibliografija – Glasnik RV i PVO 1945–1985*, Beograd 1985, passim.



Strategija razvoja posleratnog vazduhoplovstva u celini je oslonjena na pomoć i resurse Sovjetskog Saveza. Više stotina Titovih vazduhoplovaca obučilo se u SSSR-u od 1944. do 1948. godine.

Posebno značajan vid prenošenja sovjetskog uticaja u jugoslovensko vazduhoplovstvo bilo je sistematsko školovanje jugoslovenskih vazduhoplovaca u sovjetskim vazduhoplovnim školama. Krajem 1944. takvih vazduhoplovaca bilo je oko 600, raspoređenih po učilištima u Groznom, Krasnodaru, Engelsu i Vnukovu. U aprilu 1945. daljih 1122 Jugoslovena poslato je u iste škole, ili u druge u Armavirу, Harkovu, Lenjingradu, Lipecku ili Moskvi. Ti pitomci su učeni i osposobljavani za lovačku, jurišnu, bombardersku ili transportnu avijaciju. Školovan je i kadar za tehničku, meteorološku, pozadinsku i druge službe, a nekoliko probranih oficira upućeno je u više akademije. O snazi tog zamaha govori i ukupan broj od 2307 pripadnika vazduhoplovstva koji su do Rezolucije Informbiroa 1948. prošli obuku u SSSR-u.[1]

Obuka u SSSR-u donela je prva iskušenja jugoslovenskim vazduhoplovcima. Kako je kasnije primetio tadašnji politički komesar vazduhoplovstva general Milija Stanišić: „Oni naši drugovi koji su pošli u SSSR došli su u situaciju da im se trenutno razbila ranija idilična predstava o Sovjetskom Savezu"[2]. Probrane jugoslovenske kadrove posebno je bolelo potcenjivanje njihove revolucije i borbe u ratu. Već u drugoj polovini 1946. godine Jugoslovenima je naređeno da iz prostorija u kojima su živeli jugoslovenski slušaoci u SSSR-u poskidaju slike jugoslovenskih partijskih i državnih ličnosti. Usledila je zabrana rada organizacija KPJ i SKOJ-a sa obrazloženjem da je u SSSR-u na vlasti jednopartijski sistem i da zbog toga nikakve druge (komunističke) partije ne mogu da deluju na sovjetskoj teritoriji.[3] Infor-

1 Gen-maj. Stevan Roglić, *Rađanje našeg RV i PVO*, Glasnik RV i PVO, 2/1972, 21–26. Božo Lazarević, *n.d.*, 95–103.

2 Gen-ppuk. Stanišić Milija, *Strategijski aspekti stvaranja i razvoja Ratnog vazduhoplovstva, Sistem obuke dubliranjem – Titova ideja*, Jugoslovensko ratno vazduplovstvo u Narodnooslobodilačkom ratu, 175.

3 Gen-maj. S.Roglić, *n.n.*, 27.

mativni drugarski razgovori na kraju školovanja sa svakim pitomcem ponaosob unosili su dalje sumnje u sovjetske namere. Jedan od sovjetskih učenika i potonji komandant RV i PVO, general Stevan Roglić, mnogo godina kasnije je napisao: „Naši ljudi bili su u svakom pogledu primerni. Radili su mnogo i samopregorno – u učionici, na aerodromu i na drugim mestima, i to ne samo poslove koji su neposredno vezani za poziv avijatičara, već i mnoge druge skopčane sa obezbeđenjem aerodroma i drugih objekata, uređenjem prostorija i kasarnskog kruga, ubiranjem useva na kolhozima i dr. A uslovi za život i rad... bili su zaista teški".[1]

Jugoslovensko-sovjetsko akcionarsko vazdušno transportno društvo za civilni saobraćaj JUSTA, formirano 4. februara 1947, bilo je jedno od tipičnih modela sovjetsko-satelitske saradnje primenjivanih i u drugim zemljama narodne demokratije. Dostupnost njene građe omogućava nam da se poslužimo JUST-inim primerom kao vidljivim modelom sovjetizacije. Sovjeti su uložili avione Li-2 (verzije PS-84) i drugu opremu, a Jugoslavija je dala društvu na korišćenje dva kompletna letilišta kod gradova gde ih je u okolini bilo po dva (Butmir – Sarajevo i Lučko – Zagreb) i prostorije sa delovima aerodromske površine na šest drugih aerodroma. JUSTA je razvila mrežu linija po Jugoslaviji, kao i linije ka Bukureštu, Budimpešti i Tirani. Međutim, u periodu „neizvesnosti" i međusobne partijske prepiske, 4. aprila 1948. delatnost JUST-e je ograničena samo na liniju do Titograda. U svom referatu iz tih dana, Ladislav Ambrožič ukazao je Edvardu Kardelju na diskriminatorski odnos ovog društva prema domaćem prevozniku JAT-u, dupliranje njihovog rada, velike gubitke i posebno na neovlašćeno širenje JUST-inih površina na cela letilišta. Ova tendencija nije bila za potcenjivanje, jer u momentu ograničavanja rada JUSTE odnos u kontroli nad vazdušnim pristaništima bio 5 : 4 za JUST-u! U takvoj situaciji pojedini upravnici JUST-inih pristaništa ponašali su se kao upravnici kompletnog pristaništa (na primer u Zemunu) i nametali svoj režim rada i zahteve koji su prevazilazili kompetencije. Šta je ovo moglo da znači za bezbednost Jugoslavije, ne treba detaljno da se opisuje.[2]

Nedostatak lovaca za prvu liniju, koji je bio očigledan krajem 1947. godine, bio je unekoliko prevaziđen isporukom 40 novih lovaca Jak-9P iz SSSR-a u januaru 1948. [3] Zahlađenje odnosa je bilo vidljivo i u načinu na koji su sovjetski piloti predali te, tada vrlo moderne klipne lovce Jugoslovenima. U JRV-u se već u to vreme sve više osećao problem isporuke rezervnih delova, municije, goriva i druge opreme. Razlog tome može biti sovjetska nemarnost u isporukama, zatim prioriteti (Čehoslovačka, Poljska i sovjetske trupe u Nemačkoj i Austriji), ali je u periodu prelaza iz 1947. u 1948. godinu na nedostatke i kašnjenja isporuka uticalo i sovjetsko neraspoloženje pred raskid odnoda dve zemlje. Osim nesporazuma oko isporuka javljali su se i sporovi oko jugoslovenskih projekata na koje su Sovjeti gledali sa neskrivenim neraspoloženjem. Projekat za laki školski avion bio je jedan od takvih ilustrativnih primera. Samostalni jugoslovenski rad na ovom projektu, kao i žalbe jugoslovenskih vazduhoplovaca na performanse sovjetskih

1 *Isto*, 26.
2 Muzej jugoslovenskog vazduhoplovstva, Aerodrom Beograd, fond saobraćajne avijacije, kutija: JUSTA.
3 Ovom isporukom JRV je dopunilo borbeni stroj do oko 185 raspoloživih lovaca familije Jak (1-m1943, 3, 9, 9p, Ujak 7 i 9). Druge komponente borbene avijacije uključivale su gotovo 200 jurišnika Il-2/Uil-2, preko 120 bombardera Pe/Upe-2, itd. Ukupan broj raspoloživih aviona JRV svih vrsta bio je 750 (od toga 458 ispravnih). Na ovaj broj treba dodati količine isporučene u početku 1948: 40 Jak-9P ali i isporuke tipa Me-109G koji su stizali iz Bugarske tokom godine.

školskih aviona Po-2 i UT-2, koje je trebalo u školskim pukovima zameniti novim domaćim avionom, izazvali su silan bes sovjetskih predstavnika u Jugoslaviji.[1] Sovjeti nisu shvatali da su „ušli" u vazduhoplovstvo koje je imalo autentičan osnov za mirnodopski razvoj. Predratna istorija i iskustva uticali su na to da se jugoslovensko vazduhoplovstvo razvija na drukčiji način od onoga koji su očekivali sovjetski savetnici. Njihova standardna uniformnost mišljenja teško je prihvatala jugoslovensku inicijativu. Autentičnost stvaranja jugoslovenskog vazduhoplovstva sama po sebi je izazivala probleme sa Sovjetima.

PREGLED ISPORUČENIH AVIONA IZ SSSR-a
1945–1948

tip	Komada	godina	napomena
lovac Jak-1M[1]	103	1945	količina od 82 aviona je ušla u registar JRV
lovac Jak-3	71	1945	3 u toku rata
lovac Jak-7	1	1945	u toku rata
lovacJak-9T UJak	15+18	1945	
lovac Jak-9P	40	1948	
jurišni Il-2 i školski U-IL2	oko 200	1945	
bombarder Pe-2 i školski UPe2	64+9	1945	
transportni Li-2	11	1945	
transportni Šće-2	6	1945	
školski Po-2	120	1945	
školskiUT2/ UT2M	45	1945, 1947	

U istom periodu saradnja sa čehoslovačkim vazduhoplovstvom imala je širi zahvat i posebno mesto u jugoslovenskoj vojno-političkoj orijentaciji, verovatno

1 Z. Rendulić, *n.d.*, 16; *Čuvari našeg neba*, 254.

na bazi predratne vrlo uspešne saradnje kroz Malu Antantu. Oslon na čehoslovačku vazduhoplovnu industriju bio je uveliko planiran za deo projekata domaćih aviona, kako kroz nabavke (i licence) motora, stajnih trapova i drugog, tako i kroz oslon na aerodinamička ispitivanja u Čehoslovačkoj. Grupa od 50 omladinaca iz Srbije bila je na školovanju u Pragu, u fabrici Avia, od početka 1946. godine. Oni su bili i uključeni u modifikaciju jugoslovenskih transportera C-47 u putničku verziju DC-3, koja je kasnije izvršena u ovoj fabrici. Za JRV je u tom periodu nabavljeno nekoliko desetina lakih čehoslovačkih aviona tipa Zlin 381 i Šćap K-65. Transfer čehoslovačkih Spitfajera u Izrael krajem 1948. preko Jugoslavije može se smatrati nekim vrstom zaključka ove saradnje.[1]

Početkom 1948. godine delegacija JA, u kojoj su bili i najviši predstavnici JRV-a, otputovala je u Moskvu da usaglasi dalje isporuke i tehničku pomoć. U specifičnoj tmurnoj atmosferi, pregovori su se dosta odužili i završeni su bez konkretnih dogovora u najvećem broju pitanja. Traženja vazduhoplovstva ostala su skoro u celini bez pozitivnog rešenja. Komandant vazduhoplovstva general Ulepič kasnije je pisao da su tom prilikom Jugosloveni tražili isporuku mlaznih aviona.[2] Ovo nije bio prvi zahtev te prirode. Još maja 1947. delegacija JRV, predvođena političkim komesarom generalom Milijom Stanišićem, posetila je čehoslovačko vazduhoplovstvo. Tada je jugoslovenskoj delegaciji prikazan mlazni CS-92 (čehoslovačka verzija nemačkog mlaznog lovca Me 262 B-1a). Tom prilikom major JRV Ilija Zelenika dobio je priliku da sa zadnjeg sedišta upravlja „Turbinom", kako su Čehoslovaci zvali ovaj mlaznjak. Tada su i naručena dva mlazna jednoseda S-92 i šest rezervnih motora M-04 (Jumo-004), ali je porudžbina otkazana zbog prekida proizvodnje ovog tipa.[3] Uticaj Sovjeta na prekid razvoja i isporuka čehoslovačkih mlaznjaka bez sumnje je bio ključan. Jugosloveni su u svom insistiranju na mlaznoj avijaciji verovatno iritirali Sovjete, premda su i oni sami sa mukom razvijali svoje prve mlazne lovce u to vreme. Na moskovskim pregovorima, kako svedoči Ulepič, na zahtev za isporuku mlaznih aviona JRV-u ministar odbrane SSSR-a je odgovorio: „Pust šumit nad Belgradom". Međutim, od obećanih (?) mlaznjaka nije bilo ništa – ubrzo je „zašumelo" nešto sasvim drugo: 18. marta 1948. po naređenju sovjetskog vrha vojni savetnici Crvene armije „okruženi negostoljubivošću i neprijateljstvom" napustili su Jugoslaviju.[4] Sledio je niz političkih događaja, van očiju čak i najužih rukovodstava. Veze sa SSSR-om i satelitima su se nepovratno kidale u vremenu između odlaska sovjetskih savetnika i Rezolucije Informbiroa, koja je obelodanjena na Vidovdan te godine.

Jugoslovensko ograničavanje rada akcionarskog društva JUST-e u vreme jugoslovensko-sovjetske partijske prepiske tokom proleća 1948. bio je signal poremećaja u odnosima sa SSSR-om (društvo je ukinuto tek pola godine kasnije). Bilo je i drugih pokazatelja poremećenih odnosa. Tako je vazduhoplovce određene za školovanje u SSSR, lično politički komesar general Stanišić krajem maja obavestio da im se put odlaže do daljeg.[5]

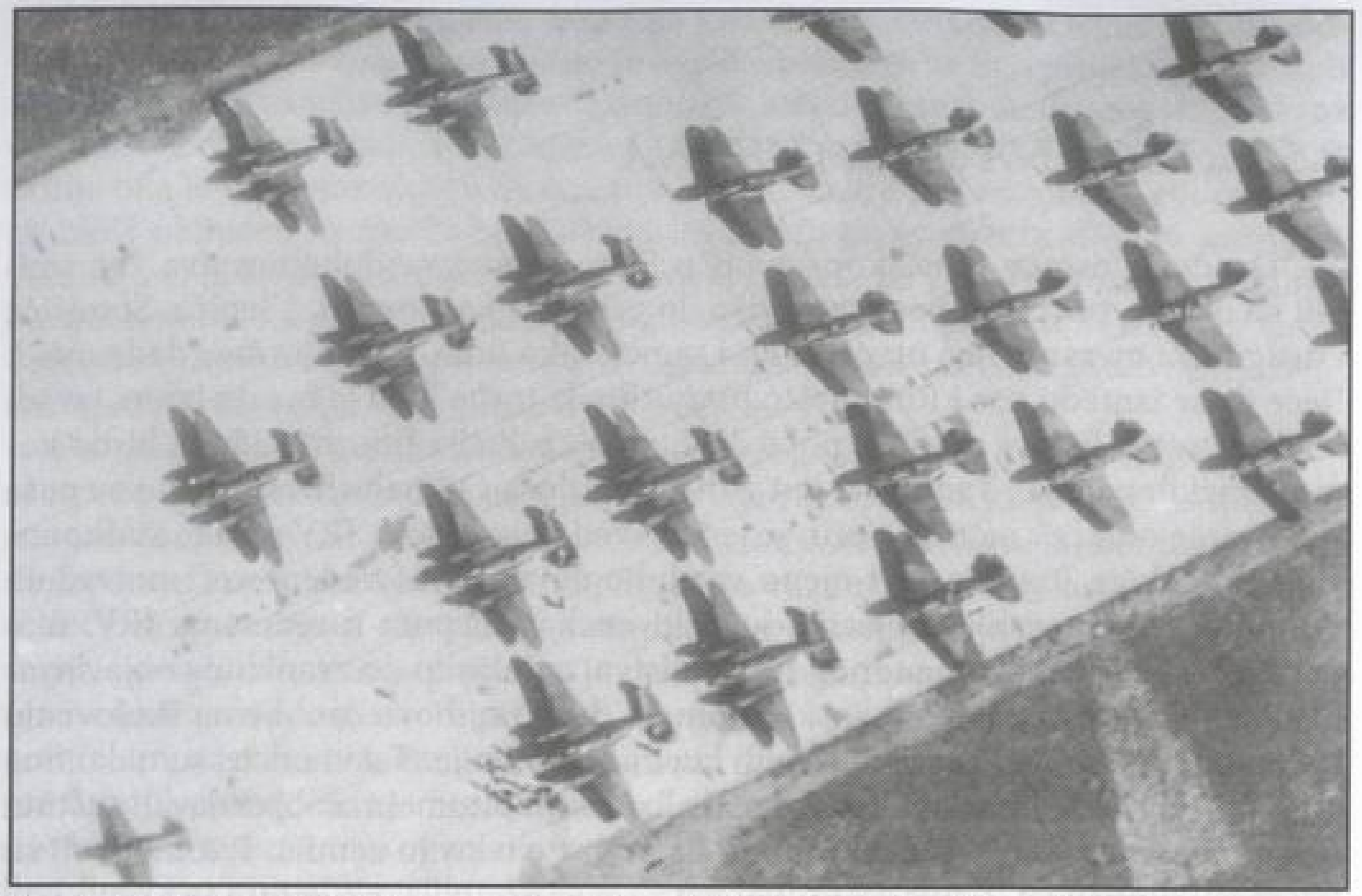
1 Z. Rendulić, *n.d.*, 32; *Čuvari našeg neba*, 186 i 255; list JAT, br. 441, 30. mart 1987, 14; Prospekt *Unitrni uprava letadel Douglas C-47*, Muzej jugoslovenskog vazduhoplovstva, neregistrovano; *Air Enthusiast*, No 63 (May–June 1996) 17–27; *Isto*, No. 65 (September – October 1996), 64–67.
2 Gen-puk. u pen. Z.Ulepič, *n.n.*, 38.
3 Šime Oštrić–Ognjan Petrović, *Avia S-92 Turbina*, Aeroplan, jul–avgust 1989, br. 4, 18–21.
4 Gen-puk. u pen. Z.Ulepič, *n.n.*, 38; *Čuvari našeg neba*, 187–188.
5 MJV, kutija: JUSTA; Miodrag Čupić, *Đavolji trougao*, Beograd 1988, 8.

2.5 PRELOMNA 1948. GODINA

"Dvadeset osmog juna skupiše nas u Dom ratnog vazduhoplovstva. Svi smo bili na okupu, počev od nas zastavnika do generala Lazarevića, Ulepiča, Stanišića i drugih. Komesar Milija otvori skup i sa nekoliko finih, biranih riječi dade uvod. Reče da se između nas i Rusa nešto pomutilo. Iz torbe koju je iz rata iznio, izvadi jedno desetak listova papira i poče da čita: „Rezolucija Informacionog biroa komunističkih partija". Tada prvi put čuh za te riječi. Odmah shvatih zašto se naše školovanje odlaže", na ovaj način je jedan svedok iz redova JRV opisao sudbonosni trenutak za Jugoslaviju i njeno vazduhoplovstvo.[1] Navedene reči potvrđuju potpuno nepoznavanje sovjetsko-jugoslovenskog disputa u redovima JRV, sem najvišeg partijskog i komandnog rukovodstva, u periodu do zvaničnog objavljivanja Rezolucije. Naprotiv, albanski pitomci i drugo njihovo osoblje na školovanju bili su unapred informisani od svojih kurira iz Albanije. Takvi oficiri su u danima pred objavljivanje Rezolucije u javnosti albanskim pitomcima objašnjavali suštinu sukoba i preneli naređenje da moraju da se vrate u svoju zemlju. Pitomci koji su bili u VVU otišli su 7. jula 1948. Većina se nije protivila, ali je bilo je i onih koji su žalili što odlaze (izvesni zastavnik Petrika Manastiri: „Ovom prilikom rekao je da je bedno stanje u Albaniji i počeo je da plače.".)[2]. Posebno je ilustrativan slučaj osmorice albanskih avijatičara koji su se obučavali kod 3. eskadrile 113. avio-puka u Skoplju. Oni su po izlasku Rezolucije, a pre odlaska iz puka, tražili da im se vrati 40.000 dinara, koje su kao i drugi u puku upisali za prvi narodni zajam. Ljudstvo 113. puka je na brzinu sakupilo novac i „vratilo" Albancima na odlasku, mada su plate dobijali iz jugoslovenskih budžeta.[3] Za razliku od albanskih pitomaca bugarski vazduhoplovci su napustili VVU tek po završenom školovanju septembra 1948.[4]

Raskid saradnje sa Sovjetskim Savezom doneo je vazduhoplovstvu niz problema. JRV je bilo duboko zavisno od sovjetskih isporuka i usled malih kapaciteta i nerazvijenosti domaće vazduhoplovne industrije ovaj udarni ešalon JA bio je stavljen na najtežu probu. Situaciju je pogoršavala činjenica da su sovjetski savetnici imali mogućnost da upoznaju strukturu, raspored i druge vojne tajne JRV-a i cele JA. Zbog toga je jugoslovenski Generalštab već 14. maja 1948. izdao naredbu da se kompletno prenumerišu svi sastavi od armija do samostalnih bataljona, izmene brojevi vojnih pošta – koje su skrivale prave formacijske nazive i da se otpočne sa premeštanjem u skladu sa nastalom vojno-političkom situacijom.[5] Na

1 M.Čupić, *n.d.*, 8.
2 B.Dimitrijević, *Odnosi Jugoslovenske armije sa balkanskim armijama*, 381.
3 MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, k.30, Istorija 116. lap..., 8.
4 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 432.
5 Prenumeracija jedinica JRV otpočela je tokom jeseni 1948. U tom trenutku vazduhoplovstvo je imalo 14 (13) borbenih pukova i tri školska puka: 1. transportni (preimenovan u 119), bombarderske: 41, 42. i 43. (97, 109. i 88), lovačke: 111, 112, 113. i 254 (94, 117,116. i 83), jurišne: 421, 422, 423. i 554 (107, 111, 96. i 81), Izviđački (103), Vazd. noćni bombarderski (184) i školske: 1, 2. i 3. (104, 101. i 105). Pet vazduhoplovnih divizija u koje su bili organizovani borbeni pukovi takođe su preimenovane (1, 2, 3, 4, 5. postale su: 29, 37, 44, 32. i 39), a



Paradna formacija pred poletanje, aerodrom Zemun 1946. godine. Snimak ilustruje tri osnovna tipa u vazduhoplovstvu: lovački Jak, bombarderski Peljakov i jurišni Iljušin.

taj način je trebalo otežati identifikacije jedinica i praćenje kretanja i stanja vojnih efektiva JA (i JRV). Plan je simbolično nazvan „Čelik". U prvom trenutku u širem armijskom sastavu nije bila shvaćena širina sukoba, a kod vazduhoplovaca je stanje bilo i drastičnije, jer je velika grupa njih prošla školovanje u SSSR-u. Prema nekim statistikama, u SSSR-u je na različitim kursevima bilo oko 212 jugoslovenskih vazduhoplovaca u trenutku donošenja Rezolucije IB-a. Najveći deo njih se vratio u otadžbinu ispoljavajući saglasnost sa partijskom i državnom politikom – iako potpuno van informativnih tokova i pod različitim sovjetskim metodama pritisaka.[1]

Peti kongres KPJ u Beogradu, održan u drugoj polovini jula 1948, bio je od direktnog značaja za definisanje političke linije koju je trebalo slediti i u armiji. Vazduhoplovstvo se u pripremu i aktivnosti kongresa uključilo na poseban način: 15. jula 1948. u tiražu od 7000 primeraka pojavio se list *Krila armije*, koji se pridružio stručnom *Glasu Vazduhoplovstva*, ali mu je namena bila pre svega informisanje vazduhoplovaca o aktuelnim događajima. Prvi broj je jasno bio u funkciji definisanja odlučne podrške partijskom vođstvu KPJ, što je dokumentovano pozdravnim porukama i telegramima iz vazduhoplovnih garnizona upućenim Centralnom komitetu KPJ. U njima je izražen čvrst i nepokolebljiv stav i odbacivale su se „sve

prenumerisane su i vazduhoplovno-tehničke komande, bataljoni i skladišta. Vojne pošte, dotad petocifrene, zamenjene su novim brojevima sa četiri cifre. (Primer: 554. vazd. puk (vp 75617) – prenumerisan je u 81. puk (vp 2586); 42. komanda aerodroma u Cerklju (vp 35143e) –prenumerisana je u 200. tehnički bataljon (vp 8651) itd.; MJRV, Pregled komandi, jedinica i ustanova RV i PVO sa petocifrenim i četvorocifrenim brojevima mirnodopskim vojnih pošta, neregistrovano.

1 Gen-maj. S. Roglić, *n.n.*, 25–26. Jugoslovenskih kursista bilo je u Englesu (44), Čkalovu (32), Harkovu (50), Moskvi (86).

gnusne laži i klevete, iznesene protiv naše slavne partije i njenog herojskog rukovodstva". List je iscrpno izveštavao o pripremama za 5. kongres KPJ, o protestnim okupljanjima i raznovrsnim takmičenjima u kojima je pokazana odlučnost pred neočekivanim izazovima.[1]

Kako je bezbednost ovog značajnog događaja bila presudna i kako u Beogradu nije bazirala lovačka avijacija, sa aerodroma kod Kavadaraca 20. jula preko Niša u Beograd je preletela 3. eskadrila 111. puka naoružana lovcima Jak-3. Njen zadatak je bio da pod komandom kapetana Tomaša Samardžića obezbeđuje rad kongresa. Mreža do tada operativno neaktivnih radara P-2M je zadejstvovana i uključena u sistem protivvazdušne odbrane kongresa, što je ujedno bio prvi operativni zadatak radarskih jedinica u JA.[2]

Pored novih naziva koji su dodeljeni postojećim sastavima, počelo je i postepeno prebaziranje u skladu sa strateškom situacijom. Premeštena je 4./32/ bombarderska divizija, koja se odjednom iz duboke pozadine našla u prvoj borbenoj liniji jer se aerodrom u Somboru nalazi veoma blizu mađarske granice. Stoga je divizija preletela u Zagreb. 2/37/. divizija je sa zagrebačkog aerodroma kod Velike Gorice prešla u Lučko, a krajem 1949. i kasnije u Cerklje. Tokom 1949. godini kompletno VVU prebaziralo je sa banatskih letilišta u Mostar i Titograd. Na mesto VVU u Pančevo je iz Mostara stigao 103. izviđački puk, zauzevši mesto koje mu je prema razvoju situacije bilo pogodnije za upotrebu. Do kraja 1949. godine na zemunski aerodrom prešao je 117. puk, dobivši prestižnu ulogu čuvara prestonice. Gradnja aerodroma u Batajnici, započeta 1947/48. godine, odvijala se ubrzanim tempom.[3]

U jednom od kasnijih napisa general Ulepič je za situaciju koja je vladala neposredno posle donošenja Rezolucije Informbiroa naveo sledeće karakteristike: materijal dosta istrošen, a procenat neispravnosti iznad norme, osim kod jedinica sa novim Jak-9P; prestanak isporuka omeo je planiranu dogradnju formacije; potreba prepravki osnovnih borbenih tipova na školske za dovršetak školovanja vazduhoplovaca; održavanje i opravke dolaze u pitanje zbog „isporuka" tehnike. Konstatovana je i otežana izgradnja pojedinih objekata za JRV. Snabdevanje opštevojnim materijalnim sredstvima jedino nije bilo pod znakom pitanja, jer su takve potrebe bile zadovoljavane u domaćoj režiji.[4]

Da bi se obuka i usavršavanje oficirskog kadra sprovodili bez smetnji, nastalih prekidom upućivanja vazduhoplovaca u SSSR na obuku, formirana je Vazduhoplovna oficirska škola u Kovinu za školovanje oficira-komandira eskadrila i komandanata pukova i njima sličnog ranga. Škola je u 1949. godini prebazirana u Ljubljanu, gde je u njenom sastavu 24. jula formiran 185. mešoviti avio-puk.[5] Tokom 1949. formirana je i Škola rezervnih oficira, a u okviru Više vojne akademije JA i vazduhoplovni fakultet. Ova institucija će tek u sledećem periodu izrasti u

1 Krila armije, 1948; *Čuvari našeg neba*, 387–392.
2 *Krila armije*, br.1040, 1988, 13; puk. M. Roganović, *n.n.*, 8.
3 *Druga eskadrila Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije 1944–1984*, izdala komanda VJ 5870 Cerklje, juli 1984; A. Kolo – B. Dimitrijević, *Spitfajer*, 36; MJRV, Istorijat 422./111. puka, spomen-soba 111. abr Pleso, autor napravio prepis jula 1987; spomen-soba 117. lap (vp 8205), aerodrom Bihać – prepis napravio Milan Micevski, 15. decembra 1989; MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, k.71, Istorijat 177. vazduhoplovne baze; Bojan Dimitijević i Milan Micevski, *Priča o 117-tom lovačkom puku, Gardijski lovci*, Aeroplan, 1–199/1991, 20.
4 Gen-puk. u pen. Z. Ulepič, *n.n.*, 39.
5 *30 godina 185.lba p(Š)*, Pula (bez godine izdavanja), 1.

školu za najviše obrazovanje vazduhoplovnih kadrova u RV. Tokom 1950. formirana je i Vazduhoplovna aviotehnička oficirska škola u Zemunu.[1] Time su u ovom periodu postavljene osnove svih školskih ustanova koje su nedostajale, pa je zavisnost od inostranog faktora prestala.

Na osnovu odluke CK KPJ od 10. februara 1949. reorganizovana je organizacija KPJ u armiji i vazduhoplovstvu. Obrazovana su kolektivna partijska rukovodstva: opunomoćstvo na nivou Komande JRV i partijski komiteti na nivou divizija i škola. Na čelo opunomoćstva KPJ za JRV postavljen je politički komesar general Milija Stanišić, a članovi su bili komandant RV, njegov načelnik štaba, načelnik I (operativne) uprave, načelnik političke uprave i načelnik njegovog kadrovskog odeljenja, kao i načelnik XII odeljenja bezbednosti.[2]

Organi bezbednosti JRV, na čelu sa XII odeljenjem na nivou komande JRV i XII odsecima na nižem nivou divizija, imali su pune ruke posla posle Rezolucije IB. Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo je bilo poseban problem zbog činjenice da je „svaki od 1000 naših pilota mogao u svakom svom letu da slobodno i svojom voljom odlučuje na koju će se stranu svrstati – imajući široke mogućnosti da brzo i relativno lako preleti ka protivniku". Problematičnim se posebno pokazao deo kadra koji je 1945. godine došao sa obuke iz SSSR-a sa 554. i 254. vazduhoplovnim pukovima. Već tada je bilo nekoliko uspešnih i neuspešnih pokušaja bekstava.[3]



Ispraćaj jedne sovjetske posade iz Niša. Scena govori sama za sebe o odnosu Jugoslovena i Sovjeta u periodu 1944-1948. godine.

1 Puk. Sreten Šantić, *Viša vazduhoplovna oficirska škola*, Čuvari našeg neba, 300–302; gen-ppuk. Božo Žarković, *Komandno-štabna akademija RV i PVO*, Čuvari našeg neba, 269–270; *Vojni leksikon*, 598, 661 i 679.

2 Gen-puk. Milija Stanišić, *n.n.*; *Čuvari našeg neba*, 199.

3 Ivo Banac, *Sa Staljinom protiv Tita*, Zagreb 1990, 159–160; M. Micevski – B. Dimitrijević, *Beg u Austriju*, 40–41; *Istorijat 119. vtrp* (R. Nikšić), 46.

Novo iznenađenje za jugoslovenski vojni vrh došlo je odmah posle slučaja bekstva generala Arse Jovanovića, kada je 16. avgusta 1948. tek proizvedeni general-major Pero Popivoda preleteo školskim avionom Po-2 iz Zemuna za Rumuniju.[1] Na isti put nešto kasnije su se odlučili komandant zemunskog 119. vazduhoplovnog transportnog puka Berislav Supek i njegov načelnik štaba Aleksandar Opojević, koji su primorali pilota aviona Šće-2 da posle jednog rutinskog zadatka promeni pravac i sleti u Rumuniju. Kontraobaveštajna služba je već od prvih prebega iz Zemuna 1948. godine morala da motri na veliki broj bivših sovjetskih slušalaca. Stoga su uvedene mere predostrožnosti (na primer, zabrane letenja). Ipak, odeljenje je bilo mimo tih zabrana, jer su se u to vreme intenzivno ispitivali domaći avioni za ulazak u serijsku proizvodnju. Jedan od tada najmodernijih lovaca u sastava u JRV, Jak 9P (2830), bio je dodeljen odeljenju, uvek popunjen gorivom i municijom za sprečavanje eventualnih prebega. Osoblje je dolazilo na posao jedan sat pre ostalih zaposlenih, zatim je zagrevalo ovaj Jak i dovodilo ga u pripravnost za poletanje, „praktično popreko aerodroma od samog osvitka zore".[2]

Sledeće, 1949. godine iz 94. puka u Skoplju jedan pilot, Crnogorac, preleteo je sa Jakom 9P u Bugarsku. Iz Niša su u tom periodu zabeležena dva bega (avionima Il-2, Po-2). General Vlado Popivoda, sa tri člana posade, pridružio se svome bratu 1951. godine. Još ranije je bilo begova na Zapad (piloti Dukovac, Ličina, Vučina) a posle Rezolucije IB-a na tu stranu su prebegli komandant 32. divizije Predavec (1950) i jedan nastavnik letenja iz 185. puka u Ljubljani na avionu Jak-3 (1951). Prema jednom izveštaju, samo u prvih deset meseci 1951. bilo je 17 prebega vazduhoplovaca od čega, navodno, 11 na Zapad. U taj broj, međutim, uključeni su svi načini bega u inostranstvo, a ne samo oni izvedeni preletom aviona. Bez obzira na to, ta brojka je dobar pokazatelj učestalosti i masovnosti tog problema u tim godinama.[3]

Interesantno je da je u prvoj polovini 1949. ocenjeno da se u partijskoj organizaciji VVU „antipartijski rad stalno osjeća" (i u aprilu u maju su otkrivene grupe pristalica Informbiroa). Ustanovljeno je da „budnost nije neprekidno razvijana, nego periodično – onda kada bi se osjetila pojačana aktivnost ovih elemenata". Verovatno radi preventive, na sastanku svih komesara letačkih jedinica odlučeno je da se od sumnjivih letača neki uhapse (8), neki demobilišu (9), stave pod disciplinski sud (4) i skinu sa letenja (24 – od kojih 8 komesara eskadrila!). Naravno, nije se moglo dopustiti da sumnjivi letači iskoriste mogućnost i odlete iz Jugoslavije.[4]

Pored prebega u inostranstvo i organizovanja u grupe istomišljenika, vid delatnosti pristalica IB-a bile su i različite sabotaže koje su se kretale od sipanja peska ili šećera u motor, zaboravljanja alata ili krpa u vitalnim delovima sve do paljevina kakva se desila 1948. na aerodromu Petrovac. Samo u 172. puku tokom 1950.

1 Avion PO-2, ev. br. 0099, spustio se kod Temišvara. Posle više nedelja otezenja rumunske vlasti dozvolile su da jugoslovenska ekipa vrati avion. Sedmog septembra 1948. dva pilota i mehaničar zatekli su u Temišvaru ovaj avion potpuno prebojenih jugoslovenskih oznaka (!) i ispražnjenog rezervoara. Kako Rumuni nisu želeli da im daju gorivo, morali su da ga pretaču iz aviona kojim su doleteli u Rumuniju. Avionu su nedostajale tehničke knjižice i neka druga oprema, koju su iznenadni domaćini bili poskidali. DA SMIP PA 1948, f 89, 7, 422203; isto, 8, list 83129.

2 Z. Rendulić, *n.d.* 17.

3 I. Banac, *n.d.*, 159–160; M. Micevski – B. Dimitrijević, *Beg u Austriju*, 40–41; *Istorijat 119. vtrp* (R. Nikšić), 46.

4 Arhiv Jugoslavije (AJ), fond 507 CK KPJ, VIIa-kl, dok. za april 1949, 1–13.



Lovački avion Jak-9P bio je poslednji tip koji je jugoslovensko vazduhoplovstvo nabavilo u SSSR-u. Avion na fotografiji služio je u sastavu 7. odeljenja VTI i 117. puku u Zemunu i 94. puku u Skoplju. (via M. Micevski)

godine registrovano je devet sabotera! Prema navodima Ive Banca, podložnim proveri, „samo je Batajnica godine 1951. bila tri puta meta akcija malih grupa kominformskih sabotera".[1]

Do kraja 1948. godine u JRV se „po raznim osnovama" (ponekad su to bile i izjave u stilu „Vala mogli su Staljin i Tito da se ne svađaju dok mi odemo u školu i završimo je") za IB izjasnio 271 pripadnik. Do polovine 1949. bilo ih je još 90. Među njima se našao i načelnik II obaveštajnog odeljenja Komande JRV major Ivan Konte! „Prema njima su preduzimane različite sudske, disciplinske i partijsko-političke mere".[2]

1 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 12, Vojna bezbednost, Beograd 1988, passim; Istorijat 172. lbap (1950), spomen soba iste jedinice (vp 5607), aerodrom Golubovci, prepis napravio autor 5. decembra 1989; I. Banac, *n.d.*, 160. Svedočenje (koje navodi Banac) „jednog bivšeg pilota koji je službovao na vojnom aerodromu u Batajnici" o tome da je vojna kontraobaveštajna služba „otkrila kominformovske agente u redovima 111. jurišne brigade" podložno je sumnji, jer takva jedinica nije nikada boravila u Batajnici (*n.d.*, 207).

2 M. Čupić, *n.d.*, 8; *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 270; MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, Istorija II odeljenja KRV i PVO.

2.6 *POD TEŠKOĆAMA IZOLACIJE 1949–1951*

Značajan ispit za pripadnike JRV u vremenu izolacije bio je veliki manevar održan od 19. septembra do 13. oktobra 1949. u Šumadiji, na prostoriji: Kosmaj – Aranđelovac – Topola–Smederevska Palanka. Za taj veliki ispit borbene gotovosti i vrednosti jedinica u eventualnom sukobu angažovane su znatne snage JRV (81, 103, 107, 116, 117, 119. i drugi pukovi), padobranci i druge jedinice. Tema manevra bila je „proboj organizovane odbrane uz primenu vazdušnog desanta". Jedinice JRV podržavale su uspešno jedinice kopnene vojske „crvene" i „plave" strane i izvršile su vazdušni desant, krupnijih razmera.[1] Zapis iz istorije 116. puka svedoči o atmosferi ovog događaja: „Iako su bili dosta teški uslovi, nevreme, nedovoljan broj aviona, oskudica u rezervnim delovima tehnička služba je u potpunosti odgovorila svojim zadacima... Ratna psihoza za vreme manevra vladala je u potpunosti tako da su posmatrači (u) našem puku mogli videti samo ratnu sliku, a ne sliku neke mirnodopske vežbe. Tehnički sastav po poletanju aviona na zadatak budno je pratio odlazak posada na zadatke i sa žudnjom očekivao njihov povratak, a pošto sletanju nestrpljivo su čekali rezultate... Svaki mehaničar sa zadovoljstvom pošto je čuo rezultat ucrtavao je pobjede sa unapred pripremljenim šablonom... Može se zamisliti kakva je bila radost mehaničara i ponos, čija je mašina imala najviše pobeda na manevru". Jedna od ovakvih „borbi" 23. septembra završila se tragično za pilota Dušana Mugošu, čiji su Spitfajer pojurili protivnički Jakovi.[2]

O raspoloženju vazduhoplovaca na manevru svedoči i fotografija jednog Šturmovika na kome se nalazio natpis: *Svaki moj pokret na radu govori i koliko mrzim naše neprijatelje.* Ipak, da nije bilo reči samo o elanu bez osnova govori, između ostalog, podatak da je 3. eskadrila 116. puka postigla uspeh poletanja iz pripravnosti br.1 za 10 do 15 sekundi![3] Svu dramu tih dana dočarava i govor maršala Tita na zatvorenom ručku za komandni sastav vežbajućih snaga: „Možda ja neću doživjeti da pobedi istina. Možda to neće doživjeti ni Bevc, Koča i njihova generacija. Ali ubeđen sam – to će doživjeti netko od generacije vas mlađih suboraca, makar bilo potrebno i oružjem braniti skupo plaćenu slobodu. Ako mi to drugovi ne doživimo, ostavljam vam u amanet: ne dopustite da vas bilo što pokoleba, nastavite borbu i ne žalite žrtve.[4]" U duhu te Titove, tada neobjavljene, poruke sa manevra se krenulo u aktivnosti, koje se nikako nisu mogle nazvati klasičnim mirnodopskim. Pretnje i provokacije na severnim i istočnim granicama od dojučerašnjih saveznika množile su se iz dana u dan.

Na prelazu iz novembra u decembar 1949. formacije JRV su dograđene u duhu ranije planiranog ambicioznog razvoja. Nove tehnike nije bilo, pa se ovo forma-

1 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 311; Predrag Pejčić, *Tito medu vazduhoplovcima*, Beograd 1979, 74. Za dočaravanje atmosfere manevra videti Narodnu armiju i Krila armije, druga polovina septembra i oktobar 1949. Posebno *Narodnu armiju* od 11. oktobra 1949. MJRV, k. 40 istorijat 421/107. puka 1945–1964, 7.

2 Isto; MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, k. 30, Istorijat 116. lap..., 9–10.

3 *Narodna armija*, 11. oktobar 1949; MJV fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, k. 30, Istorijat 116. lap..., 9–10.

4 *Narodna armija*, 25. novembar 1972.



Teškoće izolacije nisu smanjile intenzitet vežbovnih aktivnosti JRV. Na slici dvosedi UJAK-9 iz kontigenta dobijenog 1945. koji su u SSSR-u prepravljeni u dvosede. Kasnije prepravke vršio je Ikarus.

cijsko proširenje nije osetilo u povećanju broja raspoloživih borbenih aviona. Naprotiv, praznine su popunjavali školski avioni. Na Dan republike formirana je šesta po redu, 21. (mešovita) divizija sa sedištem u Zemuniku. Novoformirana 21. divizija je u to vreme imala sve probleme kakve imaju novoformirani kolektivi, ali i dokumentacionu zastarelost i neispravnost materijala, veliki broj mladih pilota iz tek svršene 3. klase VVU i iznad svega slabe uslove za smeštaj i letenje na aerodromima Zemunik i Pula.[1] Uprkos svemu tome i malom broju raspoloživih lovaca Jak-3, 204. puk ove divizije je u prvoj polovini 1950. godine davao dežurni par, koji je zbog nedostatka brzih čamaca kod Ratne mornarice vršio lov na brodice kojima su Italijani iz Zadra bežali u svoju maticu sa druge strane mora. Iznad tako „uhvaćenog" čamca kružili bi Jakovi, koje je zatim menjao spori Po-2, dok ne bi doplovio neko iz mornarice.[2]

Teškoće u kojima se nalazilo JRV pokazuje i statistika za celokupno vazduhoplovstvo u periodu 1. oktobar 1949 – 1. april 1950, koja je evidentirala 174 incidentne situacije u letenju. Od toga je bilo 5 katastrofa, 5 lomova aviona, 14 težih kvarova, 6 prinudnih sletanja. Procene tehničkih organa govore da je od ukupnog broja udesa 29,3% otpadalo na tehniku, ali je sledeća stavka bila 18,44% incidenata vezanih za tehničku službu: nedovoljno poznavanje tehnike, nepropisnosti u eksploataciji ili nedostatak odgovornosti.[1] Mada je reč o statistici za samo šest meseci, njeni pokazatelji su ukazivali na neophodno podizanje tehničke kulture zemaljskog sastava, pa je u tu svrhu počelo izdavanje *Biltena avio-tehničke službe*. Te knjižice su imale cilj da omasove iskustva iz eksploatacije, ukažu na najbrže i najekonomičnije održavanje avijacije u vremenu kada je rezervnih delova, goriva ali i tehničke kulture bilo malo, posebno kod regrutnog sastava.[2]

Neka naređenja publikovana u ovim biltenima govore o tome kako su se pripadnici JRV dovijali u situacijama kada, na primer, nije bilo dovoljno guma za avione. U tim situacijama stavljane su gume manjih dimenzija, na primer na tipu Jak-9, ili su na britanskim Spitfajerima, Harikenima ili Harvardima korišćene gume za repne točkove sa aviona Roda. Na gume su stavljane i specijalne drvene navlake da ne bi pucale od sunca. U drastičnijim slučajevima nestašice montirani su drveni točkovi izrađeni na „traksleru" (mašini za obradu drveta) umesto guma na repnom točku![3] Uvedena su ograničenja rada motora na zemlji pre i posle leta na 15–20 minuta leti i 20–30 minuta zimi. Sve probe motora je trebalo svesti na najmanju meru i vršiti uz prisustvo tehničkog organa jedinice. Konstatovano je da se „već više od tri godine u našem vazduhoplovstvu vodi... borba za ispunjenje norme utroška goriva i maziva". Takve norme primljene su (verovatno u vreme pre Rezolucije IB-a) u jedinicama „sa prilično komentara, pa je čak tu i tamo pokazivan otpor...". Sastavljači biltena su savetovali: „Široko je, dakle, polje borbe za uštedu goriva i maziva i ona uglavnom zavisi od upornosti i zalaganja" tehničkog i letačkog ljudstva u jedinicama. Karakterističan je način na koji se definisala situacija sa rezervnim delovima: „Stanje zaliha rezervnih delova našeg vazd. materijala nalaže svima rukovodećim organima da učine sve što je u njihovim moćima da se problem rezervnih delova sveg našeg vazd. materijala reši najpovoljnije po naše vazd. jedinice". Kritikovana je praksa da se „razvlače" delovi sa rashodovane vazduhoplovne opreme i aviona. Štaviše, „zabranjeno je izvršavati radove van avionske grane u „slobodnom" vremenu, koristeći materijal sa „furde" ili iz slagališta neke druge službe. U slobodnom vremenu upravnik PAR-a (pukovske avio-radionice–prim B.D.) zadaje radove na opravci i izradi potrebnih rezervnih delova ili se bavi usavršavanjem stručnosti pojedinaca... ni u kom slučaju se ne sme se trošiti avio-materijal". Posebno je praćena upotreba rezervnih delova za motore VK-105, AM-38, M-11D i AŠ-62 domaće izrade. Na takav propis verovatno je uticala problematičnost njihovog kvaliteta.[4]

Bez obzira na veliku upornost, rešenja su sporije realizovana nego što su potrebe zahtevale, tako da je tokom 1951. stanje postalo zabrinjavajuće. Piloti su postali nepoverljivi prema određenim tipovima aviona, posebno prema Pe-2 i Il-2, zbog čestih kvarova motora, kako je kasnije navodio Franjo Lolić, glavni tehničar vazduhoplovstva tog vremena. Radi podizanja morala, komandant JRV, njegov

1 Ova divizija je bila predviđena za sadejstvo sa jedinicama Ratne mornarice. U nju su ušli: 97. bombarderski, 83. lovački, kao i novoformirani 204. lovački puk. U okviru dopune postojećih divizija, formirani su u periodu 25. novembar – 5. decembar 1949. sledeći pukovi: 138. jurišni, 172, 198. (i 204) lovački. U trenutku i duže vreme po formiranju, ti pukovi su bili prave „senke" od pukova, brojeći neretko avione na prste (1 Biker i 3 Zlina-381 u 198. puku, 8 UT-2 u 204. puku ili pak 18 neispravnih Meseršmita kod 172. puka)! Ipak, ova tri avijacijska puka prošla su iskušenja poluvekovne istorije i danas predstavljaju okosnicu RV i PVO Vojske Jugoslavije, dok su mnoge „elitne" jedinice nestale u raznim preformacijama sledećih decenija. MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, *Plan – informator, za pitomce na obuci u 172. lbap (n)*–Titograd, izdanje VA –172. lbap(š) – za internu upotrebu, Pregled jedinica i raspoložive tehnike u JRV na dan 20.decembra 1949; Bojan Dimitrijević i Milan Micevski, *98.avijacijska brigada*, Aeroplan, 1/1995, 22; Isti, *Branioci prestonice (204.lovački puk)*, Aeroplan, 2/1995, 14.

2 M. Micevski i B. Dimitrijević, *Branioci prestonice*, 14.

1 *Bilteni avio-tehničke službe 151–200*, Komanda JRV, 1951, 149.

2 *Bilteni avio-tehničke službe*, od 1 do 150, Komanda JRV, 1950; Isto, 151–200.

3 Prema istraživanju Čedomira Janića, upravnika Muzeja JV.

4 *Bilteni avio-tehničke službe* (1–150), 261; isto (151–200), 81–87, 98, 102, 117, 149 i dr.



Letački dan u jedinici naoružanoj avionima Polikarpov Po-2. Fotografija otkriva priličnu istrošenost specijalnih vozila u vazduhoplovstvu koja je bila hronična do uključenja u sistem vojne pomoći SAD.

pomoćnik po vazduhoplovno-tehničkoj službi i glavni inspektor za tehniku pilotiranja su prilikom inspekcijskih letova kroz jedinice koristili Pe-2. Posebno je bilo teško u vazduhoplovnim školama (Škola aktivnih oficira avijacije – ŠAOA, kako je od 1950. godine VVU bilo preimenovano), gde je trebalo obezbediti stabilan i stalan nalet. Gorivo je zadavalo posebne teškoće zbog niske oktanske vrednosti. „Takvo gorivo tražilo je veći procenat tetraetil-olova, što je izazvalo taloženje olova na sedišta ventila, klipova i svećice, ili je zbog detonacije dolazilo do pregorevanja tih elemenata motora. Kvarovi su bili česti. Moralo se menjati mnogo motora pre vremena, te su kapaciteti remonta bili preopterećeni“, zaključuje Lolić.[1] Američki otpravnik poslova u Beogradu javio je 1950. godine da je „posebno teško stanje zrakoplovstva, kojem nedostaju rezervni djelovi, a aparati su ionako potpuno zastarjeli“. Ipak, ocenio je da Jugoslavija svojim vazduhoplovstvom još može da parira agresivnim susedima, koje je u to vreme SSSR počeo ubrzano da naoružava najsavremenijom avio-tehnikom.[2]

1 Puk. Franjo Lolić, *Vazduhoplovna tehnička služba*, Čuvari našeg neba, 257–258; Z. Rendulić, *n.d.*, 28–29 i 53–56.

2 Darko Bekić, *Jugoslavija u hladnom ratu*, Beograd 1988, 134, 136 137.

2.7 AKTIVNOST AVIJACIJSKIH JEDINICA 1950–1951

Materijalne teškoće prouzrokovale su niz nedostataka koji su uticali na razvoj formacije u ovom periodu. Komanda JRV je vršila nekoliko predislokacija jedinica da bi ostvarila maksimalno unificiranje tehnike i popunu prema traženom nivou sastava. Konstatovano je „privremeno pogoršanje“ odnosa između vrsta avijacije i to na štetu lovačke. [1]

U toku 1950. godine formiran je 3. mešoviti avio-korpus (u skladu sa naređenjem od 24. jula 1949) sa sedištem u Zagrebu.[2] Ta najveća združena jedinica je obuhvatala vazduhoplovne snage u zapadnom delu Jugoslavije. U sastav korpusa su ušle 21, 32. i 37. vazduhoplovna kao i 34. vazduhoplovno-tehnička divizija, koja je pozadinski odgovarala za jedinice korpusa. Kao što je pomenuto, 21. divizija se tokom 1950. nalazila u procesu objedinjavanja svojih pukova i tek je 1951. godine „stala na noge“ u operativnom smislu. U njenom sastavu tokom 1950. godine formirano je i 122. hidroavijacijsko odeljenje u Divuljama, koje je otpočelo aktivnosti sa nekoliko domaćih Aero-2H.[3] Mada popunjena u skladu sa formacijom, 32. bombarderska divizija je bila opterećena problematičnošću svojih dvomotornih Pe-2. Treći puk ove divizije: 184. puk lakih noćnih bombardera, operisao je sa naoružanim, ali potpuno neadekvatnim dvokrilcima Po-2. [4] U sastav tog puka nisu šire uključeni raspoloživi avioni tipa Fazan, koji su sa neispravnim krilima prebacivani iz jednog u drugo skladište, sve dok nisu remontovani po domaćem idejnom rešenju.[5]

U sastavu 32. divizije bila je u tom periodu i 715. izviđačka eskadrila, koja je sa avionima Pe-2 služila komandi korpusa za potrebe izviđanja. Susedna, 37. divizija na aerodromu Cerklje i Lučko imala je probleme sa osposobljavanjem novog 138.

1 Komanda JRV, str. pov. Z. br 55, 17. oktobar 1950. Kopija dokumenta dobijena od Čedomira Janića, upravnika MJV.

2 U periodu između donošenja odluke o formiranju korpusa i stvarnog formiranja, u mobilizacijskom. razvoju, stajalo je da ukoliko oglas mobilizacije bude pre nego što se korpus formira, pristupa se njegovom formiranju odmah bez kadrovskog jezgra na mobilizacijskom mestu u Valjevu. Knjiga organizacijskog i mobilizacijskog razvoja JA i KNOJ-a prema naredbi VKOS i MNO FNRJ br. 67, 24. jul 1949.

3 Tokom 1951. godine 21. divizija se takođe borila sa teškoća u materijalnom obezbeđenju, zapuštenosti nekih faza letačke obuke (grupno letenje, traženje cilja, gađanje u vazduhu, sadejestvo sa mornaricom...) ali i opšte zemaljske obuke - što je bila opšta manjkavost za većinu avijacijskih jedinica. Meseršmiti koji su bili na granici upotrebljivosti posebno su otežavali obuku mladih pilota, a problemi sa stajnim trapom uvećavali su broj raznovrsnih udesa. (U ovoj diviziji tokom 1950. bilo je 5 katastrofa, dok je u 1951. taj broj smanjen na 2). Odnos broja letova je bio stabilan, sa povećanjem u 1951. godini: 7212 letova sa 3207 časova u 1950, odnosno 7414 sa 4756 časova. MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, k. 6-1, Referat za istorijat 21. vazduhoplovne divizije, 1–11.

4 U vreme baziranja 184. puka u Banjaluci se dogodila kontroverzna Cazinska buna na Đurđevdan 1950. Već iste večeri komandant 184. puka, major Branko Glumac, prevezao je u Bihać pukovnika UDB-e Đuru Štrpca. Kako je let bio nenajavljen zbog dramatičnosti događaja, došlo je do zabune, pa je komandantu JRV je saopšteno da je Glumac sa avionom prebegao! (Izjava Branka Glumca jul 1989). Autorka monografije o Cazinskoj buni (Vera Kržišnik Bukić, *Cazinska buna 1950*, Sarajevo 1991, 155–156) pogrešno navodi da je avion bio Potez.

5 Aleksandar Kolo – Milan Micevski, *KB-11 Fazan*, Naša krila, 7/1995, Poseban dodatak.



Četiri aviona Aero-2H, izrađenih u tri verzije, služili su kao osnov za formiranje prve i jedinice hidro-avijacijske jedinice. Ovde avion 0652 snimljen na probnom letu u hidro-bazi na Dunavu.

puka.[1] Uočljivo je da je najveći deo zapadne polovine Jugoslavije ostao bez lovačke zaštite.

U istočnom delu Jugoslavije vazduhoplovne snage nisu objedinjene u korpus sve do 1953. godine. Vazduhoplovne divizije ostale su neposredno potčinjene Komandi JRV. Prestonička 44. divizija prenaoružana je domaćim lovcima S-49A i prebazirala se 1951. na novoizgrađeni aerodrom u Batajnici. Sa tog aerodroma divizija je učestvovala u prvomajskom paradnom naletu nad Beogradom. U njen sastav uvršten je i 103. izviđački puk. Zbog dotrajalosti Spitfajera, piloti su u ovom puku održavali trenažu mahom na lakim Aero-2f. Posle jedne katastrofe na avionu Spitfajer mk-9, u ovoj jedinici je prekinuta inicijativa za osposobljavanje pilota u noćnom letenju. Ipak, na jugu, u skopskoj 39. diviziji vršena je obuka u noćnom letenju.[2]

Jedinice Škole aktivnih oficira avijacije (ŠAOA) bile su adekvatno popunjene domaćim školskim tipom Aero-2 i manjim delom drugim osnovnim borbenim tipovima aviona. Pri ovoj školi ukupno je bilo oko 100 aviona. Zbog nedostatka školsko-prelaznih aviona u 1950. godini komandant JRV general Ulepič tražio je

1 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 57; 138. puk je prema nekim podacima imao 23 različita udesa, od najsitnijih do katastrofa i nalazio se na samom dnu pukovske lestvice JRV. „Šturmovici" 37. divizije bili su aktivni i van matičnog aerodroma: 96. puk je 1950. godine proveo pet meseci logorujući na aerodromu kod Celja, a 111. puk dve nedelje avgusta 1951. u Rajlovcu. Izjave Borivoja Tošića (jun 1989), Ljubomira Krstića (decembar 1989) date autoru i Milanu Micevskom, Beograd.

2 Tokom 1951. godine za ovu aktivnost osposobljeno je 12 pilota 94. i 198. puka na avionima Jak-9p i Jak-3. Uobičajena aktivnost u ovoj diviziji bilo je operisanje sa široke mreže pomoćnih letilišta: Miloševo, Krkmanovo, Režanovce, Biljača, Ovče Polje, itd...116. puk ove divizije je tokom leta 1950. godine bazirao i u Kniću sa 81. jurišnim pukom iz 29. divizije. Jedna eskadrila 116. puka boravila je u periodu mart –jun 1951. u Nišu radi „obezbeđenja aero-čvora 29. divizije" MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, k. 30, Istorijat 116. lap... 12–14; B. Dimitrijević i M. Micevski, *Gardijski lovci*, 20; Isti, *Branioci prestonice*, 14; Isti, *Jakovljev Jak-3*, 21; A. Kolo–B. Dimitrijević, *n.d.*, 39.

od zamenika ministra odbrane Gošnjaka da se „odrede realne granice u kojima treba razvijati Vazduhoplovstvo, pošto je iskustvo da se ovakvim putem ne može ići – t.j. da se bez sigurno obezbeđenih materijalnih sredstava ne može odrediti broj pilota koje treba školovati.".. Nemogućnost proizvodnje prelaznih trenažnih aviona uslovila je da 5. klasa VVU nije dovršila školovanje 1950. godine, pa je morala da produži obuku na Aero-2. U tom kontekstu treba shvatiti ulazak Utvinog prelazno-školskog tipa 212 u proizvodnju (1951) u seriju od oko 60 komada, čim je nabavljena prva veća količina uvoznih motora. Mada nedovršen i sa mnogo nedostataka, tip 212 je omogućio prelaznu obuku sve dok sledeći Utvin tip 213 nije ušao u serijsku proizvodnju.[1] Osnovna jedinica škole koja je klasama mladih pilota pružala prve korake u letenju bio je 104. puk koji nije menjao mesto baziranja (Mostar). Naprotiv, 105. puk je u jednom trenutku 1949–1951. bio sveden na Jurišnu eskadrilu, koja je bazirala u Mostaru (1949), Rajlovcu (1950) i konačno Titogradu (1951) gde je opet podignuta u rang puka. Još jedan od pukova ŠAOA, 101. školski lovački puk, tokom 1951. prebazirao je u Banjaluku. U toj godine u okviru škole, a za potrebe obuke 6. klase, formiran je i 141. školski (lovački) puk na aerodromu Ilidža kod Sarajeva. U Novom Sadu, radi obuke rezervnih oficira, formiran je 267. školski puk. Obe jedinice su već u sledećem periodu bile rasformirane.[2]



71 Rukovođenje letenjem u lovačkom puku naoružanom lovcima Jak-9P

1 Komanda JRV, str. pov. Z. br 55, 17. oktobar 1950. O proizvedenom i dodeljenom broju ovih aviona i pojedinačnom korišćenju videti: MJRV, registre avione i motora Komande JRV i 7. vazduhoplovnog korpusa.

2 MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, pregled jedinica i raspoložive tehnike u JRV na dan 20. decembra 1949 i 1. januara 1951; Registri aviona i motora Komande JRV.

U ovom periodu od samostalnih pukova Komande JRV, fokusiramo 119. transportni puk koji je tokom 1951. godine snabdevao ugroženo stanovništvo u Tolminu i okolini koristeći pet Junkersa Ju-52, koji su za tu priliku preleteli u Zagreb.[1]

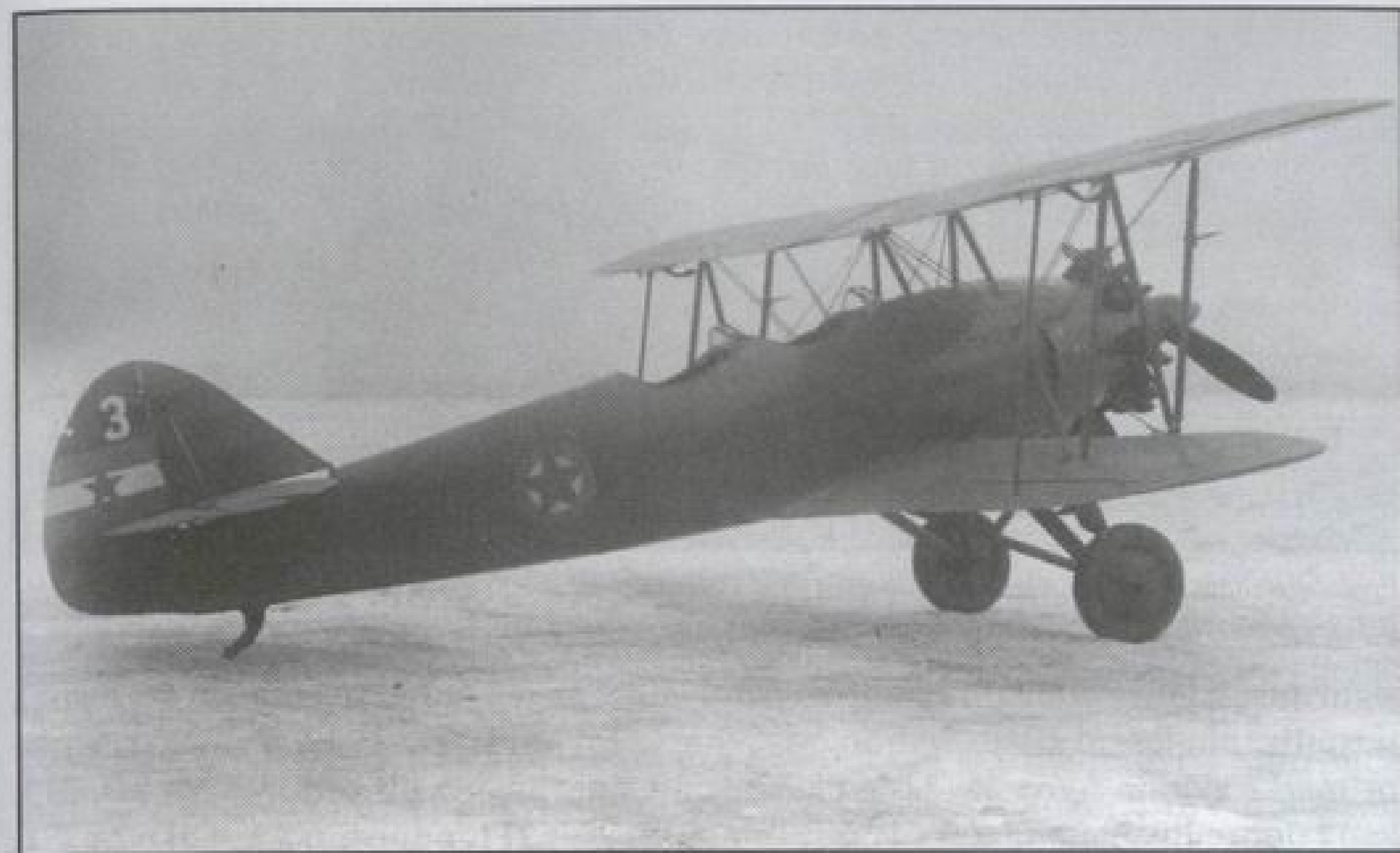
Pregledi brojnog stanja raspoloživih aviona u jedinicama JRV ukazuju na pad broja operativno sposobnih aviona kada se uporede stanja na kraju 1949. godine (738) i prvog dana 1951 (703). U te brojeve nisu uračunati avioni koji su bili u radionicama ili skladištima. Evidencija od 20. decembra 1949. pokazuje da ih je tamo bilo još 227. U navedenim totalima (1949 – 738 / 1951 – 703) oko 350 su bili borbeni avioni, a ostali avioni pomoćne ili školske avijacije. Po jedinicama je bilo najmanje 80 neispravnih aviona (decembar 1949), odnosno 113 (1. januar 1951). To su uglavnom bili borbeni avioni. Brojno stanje po divizijama iznosilo je od 54 do 114 aviona krajem 1949, odnosno 77 do 106 sledeće godine. Primetno je da su lovačke divizije imale najslabije brojno stanje, a da je bombarderska divizija bila čelna po brojnosti raspoloživih aviona. Uobičajena brojna efektiva borbenih pukova iznosila je između 16 i 28 borbenih aviona i još oko polovine školskih, prelaznih i aviona za vezu. Bombarderski pukovi i transportni puk su prednjačili dostižući brojku od preko 40 operativnih aviona; sledili su jurišni pukovi i ponovo najslabiji lovački pukovi. Pukovi sa lovcima Jak imali su brojnost jačih eskadrila, a lovački pukovi sa Meseršmitima u 1949. i dobrom delu 1950. godine većinu svojih aviona Me-109 vodili su kao neispravne.[2]

Zbog nevolja u kojima se našla Jugoslavija (povrede vazdušnog prostora, ustremljivanje neprijateljskih formacija ka granici i naglo vraćanje u baze itd.) tokom 1949. godine pionirski poduhvati u korišćenju radara pretvoreni su u organizovan rad. Na nivou Ministarstva narodne odbrane formirano je radarsko odeljenje, koje je rukovodilo razvojem radarske službe. Krajem 1950. pri ovom odeljenju je formirana prva operativna radarska četa sa radarskim stanicama u Beogradu i okolini. Stanice su radile povremeno. U sledećoj 1951. godini, na nivou četiri postojeće vojne oblasti formirana su četiri bataljona vazdušnog osmatranja (101, 103, 105. i 107) koji su u svom sastavu imali i vizuelne i radarske osmatrače stanice. Tako je uspostavljena prva mreža radarskog osmatranja u Jugoslaviji.[3]

2.8 *NAPOR VAZDUHOPLOVNE INDUSTRIJE 1948–1951.*

Prekid odnosa sa Sovjetskim Savezom stavio je vazduhoplovnu industriju pred posebno iskušenje. Mada je bila u fazi oporavka od ratnih razaranja, od nje je u ovoj situaciji očekivano mnogo u ostvarenju preambicioznog plana „kapitalne izgradnje". Imperativni zahtevi su bili postavljeni pred započetu konstruktorsku i proizvodnu delatnost.[4] Ispitivanja lakog školskog Aero-2 podverzija A, B i C u Vazduhoplovnom opitnom centru tokom 1946–47. bila su uvertira u serijsku

1 *Istorijat 119. vtrp* (Ratko Nikšić), 55.
2 MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, pregled jedinica i raspoložive tehnike u JRV na dan 20. decembra 1949 i 1. jnauara 1951.
3 Puk. M. Roganović, *n.n.*, 8.
4 Čedomir Janić, upravnik Muzeja JV, *70 godina vazduhoplovne industrije Jugoslavije 1923–1993*, katalog za istoimenu izložbu.



Jedan od deset aviona Zmaj FP-2 dovršenih u 1945. godini, fotografisan na aerodromu Zemun. Ova serija aviona bila je prva isporuka domaćih aviona za Titovo vazduhoplovstvo.

proizvodnju ovog tipa 1948. godine: 30 komada verzije Aero-2B i daljih verzije Aero-2C. Podverzija Aero-2D, ispitivana 1948, u narednim godinama postala je najmasovnije proizvedena verzija ovog tipa. Ovu verziju sledile su podverzije De, F „Komarac" i H – koja je imala plovke umesto stajnog trapa. Do kraja perioda koji opisujemo, oko 240 aviona Aero-2 ušlo je u jedinice. Proizvodnjom ovog tipa vazduhoplovna industrija odigrala je prvorazrednu ulogu u popuni školske avijacije do određenog nivoa, a time i u delimičnom obezbeđenju autentičnog školskog sistema.[1]

Plan rada VII odeljenja VTI za septembar 1948, pokazuje da se u tom periodu odeljenje bavilo sređivanjem podataka o ispitivanju prototipa 231 i eksperimentalnog aviona 232, da je bilo predviđeno ispitivanje dva aviona Aero 2C i 10 serijskih aviona koji su izašli iz fabrike Ikarus, zatim ispitivanje čelnog aviona 251 Trojka, letovi sa prototipom prelaznog 212 (tada nazivanog i „V kongres") i ispitivanje u letu aviona Jak-3, kao i dovršenje termografa i ispitivanje njegove praktične primene. Avion Pionir 232 doneo je novost – pilota u ležećem položaju. Sa ovim avionom ispitivana je pogodnost ležećeg položaja pilota u kabini, a zatim i uticaj normalnog ubrzanja na pilotima u akrobacijama. Pokazalo se da piloti mogu da izdrže i višestruke vrednosti ubrzanja (preko 7G) a da im se ne zamrači pred očima. S druge strane, ležeći položaj se nije pokazao pogodnim za borbenu upotrebu. Drugi problem ovog aviona bili su motori koji su izazivali ne-

1 Prve verzije ovog tipa bile su isključivo namenjene za popunu 1/104. školskog puka, koji je bio matična jedinica VVU i koji je u tom periodu brojao više do 80 ovih lakih aviona. Kasnije podverzije Aero-2 bile su dodeljivane svim pukovima JRV gde su u najkritičnijem periodu izolacije letački sastavi na njima održavali trenažu, štedeći na taj način osnovne borbene tipove svojih jedinica. O proizvedenom i dodeljenom broju ovih aviona i njihovom pojedinačnom korišćenju videti: MJRV, registre avione i motora Komande JRV i 7. vazduhoplovnog korpusa.



Prototip aviona 212 u toku prvih ispitivanja jula 1948. Iako skladnih linija baziranih na predratnom Ika-3, i proizvedene veće serije, ovaj tip se nije pokazao veoma uspešnim rešenjem. (VOC)

sigurnost u letu i menjani su u toku ispitivanja, pa je i pored toga došlo do zastoja u ispitivanju jeseni 1948. Sedmo odeljenje je tokom jeseni 1948. primalo serijske primerke aviona Aero-2C. Usledila su ispitivanja aviona prototipa Aero 2D, 213, kao i upoređivanje podataka ispitivanja Aero 2C i 211, odnosno Aero 2D-2 i 231, zatim merenja vibracija na motoru Valter Minor 6-III na tipovima na kojima je bio ugrađen taj motor.

Zbog nategnutosti i forsiranja rokova često se kod prototipova nije čekalo na isporuku stajnog trapa, pa su avioni 212 i kasnije 213,[1] 214[2] i S-49A ispitivani sa neuvlačećim stajnim trapom! Serijska proizvodnja morala je biti obezbeđena po svaku cenu, pa se išlo i sa svesnim rizikom koji se pretvarao u praksu. Problemi stajnog trapa ispoljili su se već kod prototipova aviona 212 i 213 u jesen 1948. godine. Kako će se to 1949. pokazati, zbog takvog pristupa na ivici rizika u ispitivanju prototipa 214 nastradao je pilot Simić. Sledeće, 1949. godine kompletirana su ispitivanja sledećih prototipova (u žargonu tog vremena „praobrazaca") 212, 213, čelnog aviona 251 i 251B Trojka, kao i verzija serijskih aviona Aero 2 D, E. Na verziji 2D u 1950. godini ispitivane su elise, prevučeni let, modifikacija profila krila, kao i „stoling" osobine. U toku leta 1949, započeta su ispitivanja prototipa hidroverzije Aero-2H na Dunavu. Za ovu priliku pilot Stanko Forkapič osposobljen je za letenje na hidoravionu.[3]

Najuspešniji projekat koji je ispitivan te godine bio je lovac S-49A. Taj avion je, uz tenk borbeno vozilo A, bio najuspešniji proizvod antiinformbirovske vojnoindustrijske kampanje. Lovac S-49A je nastao prilagođavanjem sačuvanih planova predratnog lovca Rogožarski IK-3, uz korišćenje raspoloživog sovjetskog motora VK-105. Ovaj motor je bio inače sovjetska verzija Hispano-Suizinog motora, sličnog onome kakav se koristio na IK-3. Tokom 1949. godine izvršen je niz uspešnih letova na ovom prototipu, posle čega je otpočela serijska proizvodnja u Ikarusu.[4]

1 Nebojša Đokić, *Avion 213*, Aeromagazin 62, oktobar 2004, 34–38.
2 Videti za detalje o ovom tipu: Nebojša Đokić i Predrag Miladinović, *Domaći avion 214*, Aeromagazin, 59, jun 2004, 33–36.
3 Mesečni izveštaji o radu u odeljenju „7" V. T. I. odnosno 7. odeljenje za primenjeni let (1948,1949) Arhiva VOC; *VOC 1923-2003*, 27–30.
4 Šime Oštrić, *Esovi – potomci Ika*, Aviorevija, br. 10, oktobar 1983, 20; Z. Rendulić, *n.d.*, 48–51.

Prvu seriju lovaca Ikarus S-49A, proizvedenu u rekordnom roku na prelazu iz 1949/1950. godine, maršal Tito je zvanično predao 117. lovačkom puku 21. maja 1950. Taj čin je predstavljao simboličan, ali i stvaran uspeh vazduhoplovne industrije upravo u trenutku kada je takav impuls bio neophodan i za vazduhoplovstvo i za jugoslovensku javnost. Avion S-49A se upotrebno nije razlikovao od lovaca familije Jak i predstavljao je faktički produžetak predratnog lovca IK-3, ali mu je ipak dat izuzetan publicitet. U javnom promovisanju su figurirali i ostali avioni široke lepeze prototipova izrađenih u Ikarusu ili Utvi.[1] Proizvedeno je ukupno 46 ovih aviona koji su popunili stroj 44. lovačke divizije (117. puk i iz Zadra pristigli 204. puk). Ta jedinica je sledeće, 1951. godine preletela na novoizgrađeni aerodrom između Batajnice i Nove Pazove. Lovac S-49 imao je i dalji razvoj: neproizvedenu verziju „B" sa motorom Daimler-Benc i masovno proizvedenu verziju „C" sa motorom Hispano-Suiza, nabavljenim kasnije u Francuskoj. Mada je već znatno zaostajao za lovcima svog doba, S-49 je odigrao ulogu u podizanju morala, ali i dopuni lovačkog stroja novim mašinama koje su predstavljale most između sovjetskih ratnih Jakova i američkih mlaznih Tanderdžeta, isporučenih 1953. godine.[2]

Kako VII odeljenje VTI nije moglo da sprovodi sva vazduhoplovna ispitivanja koja su u međuvremenu postala neophodna, na nivou Komande JRV odlučeno je da se ponovo formira poseban vazduhoplovni centar koji bi vršio ispitivanja u daljim eksploatacionim fazama (letne performanse u širem smislu, borbena upotreba, grupno letenje, noćno i instrumentalno letenje, ispitivanje stranih aviona na upotrebi u JRV itd.). Tako je januara 1949. formiran Vazduhoplovni opitni centar. U žargonu vazduhoplovaca, dok su postojali paralelno i 7. odeljenje i VOC, nazivan je „eksploatacioni" ili „VOC za eksploataciona ispitivanja". U tome je i ključna razlika između dve ustanove, jer je VII odeljenje bilo namenjeno za aerodinamička ispitivanja. U centru su sprovođena i ispitivanja u saradnji sa VII odeljenjem VTI, koje je sastavljalo program ispitivanja i učestvovalo u pripremi pilota, obrađivalo i analiziralo rezultate i slalo izveštaj o ispitivanju. VOC je vršio deo pripreme pilota, izdavanje zadatka, organizaciju i rukovođenje letenjem i tehničko snabdevanje. Tehničku pripremu aviona prototipova i čelnih aviona vršila je vazduhoplovna industrija, a ostalih aviona tehnička služba centra. U okviru ispitivanja, leteli su piloti instituta, centra ili iz jedinica.

U toku 1949. godine, desile su se tri katastrofe u kojima su stradali piloti iz Vazduhoplovnog opitnog centra: pilot kapetan Ivan Koroša pri ispitivanju prototipa bugarskog lakog aviona tipa LAZ-7,[3] zatim pilot poručnik Nikola Simić (ranije u VII odeljenju) ispitujući prototip aviona Ikarus-214 sa neuvlačećim stajnim trapom i načelnik VOC-a potpukovnik Lekić na generalnoj probi aero-mitinga leteći

1 *Uspesi naše vazduhoplovne industrije*, Front, 1. septembar 1949.
2 Š. Oštrić, *n.n.*, 20; Isti, *„Ikarus" S-49C*, Aviorevija, 12–13/1984, 32; P. Pejčić, *Tito medu vazduhoplovcima*, 39–40. Spomen - soba 117. lap; *Gardijski lovci*, 22.
3 Interesantnu epizodu predstavlja storija o malo poznatom bugarskom prototipu LAZ-7, koji je takođe bio prijavljen za konkurs za odabir osnovnog školskog aviona. Avion je pokazao dobre aerodinamičke osobine i bio je vrlo pogodan za akrobatsko letenje. U to doba međutim nisu vršene statičke probe aviona, tako da je čvrstoća nekog prototipa uvek bila neizvesna. Osnovna ispitivanja ovog aviona su bila već završena i vršili su se samo daljni letovi u cilju provere mogućnosti školovanja na njemu, kada je usled loma krila u kovitu avion doživeo katastrofu. Naknadnom proverom statičkog proračuna utvrđeno je da je dozvoljeni koeficijent opterećenja aviona bio suviše nizak i da se kretao oko 4,5 –5 g. Zanimljivo je spomenuti da su gotovo svi piloti VII odeljenja koji su pre katastrofe leteli na ovom avionu postizali u akrobacijama i do 4,9 g, što je dokumentovano akcelografom. *VOC 1923-2003*, 33.

akrobatski Biker Jungmajster. Bila je to pouka da se životi probnih pilota dovode u mnogo veću opasnost kada se ne raspolaže dovoljnim tehničkim sredstvima, kao što je statičko ispitivanje pre leta. Tokom 1950–1951. izvršena su u potpunosti ispitivanja na avionima Aero 2D, čelnog aviona Aero-2H, odnosno istog sa novim plovcima, prototipa i čelnog aviona S-49, čelnog aviona 212 i nepotpuno za 213R. Pripreme ispitivanja započete su sa prototipovima aviona 214, 215 i jedrilice 920 a obavljen je i prvi let aviona 451, nastavka razvoja aviona sa pilotom u ležećem položaju. U istom periodu kroz VOC je prošlo više aviona Aero-2DE i S-49A, koji su bili isprobani pred upućivanje u jedinice. Iako je reč o dve institucije (VTI[1] i VOC) u okviru različitih hijerarhija, saradnja je bila vrlo aktivna „po pitanju ustaljivanja letačke spreme i organizacije rada". Kasnije je sarađivano na rasporedu ispitivanja aviona prototipova u taktičko-eksploatacionom pogledu. Kod prototipa aviona 213 u maju, kao i Aero-2H avgusta 1949. izvršene su zajedničke pripreme radi taktičkih ispitivanja. Kod aviona 212 i 213 zajednički su vršena eksploataciona ispitivanja. U sledećoj 1950. godini zajednički su ispitivani avion 213-R (sa motorom Reno), S-49 kao i S-49 sa elisom Ratije (Ratier) i uporedno ispitivana ta elisa i elisa Šovje (Chauvier), Aero-2H i zajednički je vršen prijem serijskih Aero-2D (1949) i S-49A (1950). Sedmo odeljenje pomagalo je Utvi u primopredaji tek proizvedenih aviona, kao i susednoj Glavnoj aeroplanskoj radionici u Zemunu prilikom reglaže aviona Ujak.[2]



Najuspešniji avion proizveden u anti-informbiroovskoj kampanji jugoslovenske vojne industrije bio je nesumnjivo Ikarus S-49. Na slici, još uvek neoznačen prototip u letu sa pilotom Šacom Jankovićem.

1 U čitavom periodu 1949-1950, do integracije sa VOC-om, 7. odeljenje VTI je imalo samo šest ljudi, i to po dva inženjera i mehaničara, i po jednog elektromehaničara i pilota (Forkapića) na raspolaganju.

2 Godišnji izveštaj o radu Vazd. opitnog centra u periodu od 1. novembra 1949. do 31. oktobra 1950, VOC, pov br 451. 18.XI 1950; Godišnji izveštaj VOC-a o radu i nastavi u periodu od 1. novembra 1950. do 31. oktobra 1951, Arhiva VOC-a; *VOC 1923–2003*, 27–37.

U periodu od formiranja 1949. do kraja 1950. godine, VOC je bio pod direktnom nadležnošću Komande JRV. Početkom januara 1951. Sedmo odeljenje VTI ušlo je u sastav Vazduhoplovnog opitnog centra, a ceo VOC uključen je u Vazduhoplovno-tehnički institut kao njegov sastavni deo. Ceo VTI je izdvojen iz objedinjenog Vojno-tehničkog instituta i prepotčinjen Komandi JRV. Postojeći sastav VOC-a postao je II odeljenje, a kao III odeljenje formirana je radionica, u žargonu tog vremena: „parca". Tehnički sastav se udvostručio, a letački se neznatno povećao.[1]

Prenapregnuti planovi proizvodnje aviona, sa nedovoljno stručne radne snage, otežavali su i ponekad onemogućavali ispunjavanje rokova isporuka. Stoga su u pojedinim fazama uključivani nemački ratni zarobljenici i „jedan broj radnika" iz Slobodne teritorije Trsta. Dogradnja kapaciteta vazduhoplovne industrije bila je od prvorazredne važnosti. Na bazi korigovanog plana razvoja predviđena je izgradnja potpuno novih fabrika uglavnom u unutrašnjosti zemlje: *Soko, Prva petoletka, Rudi Čajavec, Franjo Kluz, 21. maj,* pri čemu je za svaku od njih bila predviđena posebna namenu. Gradnja tih fabrika je počela 1949. godine, a osnovna izgradnja najvećeg dela njih je završena do 1951. godine. Za sve planirane fabrike trebalo je da se obezbedi 3360 mašina, ali je na raspolaganju bilo svega 1750, od kojih je 1410 dobijeno kroz sistem reparacija. Daljih 903 se nalazilo na popravkama, a 680 mašina je nedostajalo. Usled toga je plan korigovan u hodu, pa je fabrika Prva petoletka u Trsteniku preorijentisana na proizvodnju hidraulike i stajnih trapova, mada je prvobitno bila zamišljena kao fabrika aviona. Druga fabrika aviona – Soko u Mostaru (Preduzeće br. 312) ostala je u ovom periodu u fazi izgradnje. Fabrike 21. maj (motori) i Kluz (padobrani) počele su proizvodnju, mada građevinski potpuno nedovršene.[2] Odluke o izgradnji novih fabrika u sredinama koje nisu imale industrijsku tradiciju i potrebne kadrove pravdane su strateškim razlozima, zbog ugroženosti severoistočnih delova zemlje. Međutim kasniji razvoj, a naročito savremeni događaji, pokazuju da su to u suštini bile političke odluke sa potpuno drugim ciljevima.[3]

Uviđajući da i pored izuzetnog naprezanja industrije, vazduhoplovstvo ulazi u kritičnu fazu u kojoj će pod znak pitanja biti postavljena njegova borbena gotovost i mogućnost da se odupre napadačima sa istoka, jugoslovenski zvaničnici su maja 1949. u Francuskoj predali narudžbenicu za 35 različitim vojnih artikala. Stare, predratne veze jugoslovenskih i francuskih vazduhoplovaca verovatno su „potegnute" za ovu priliku. Na ovoj listi nalazilo se 10 mlaznih aviona SO-6000 i 100 motora HS-12! Ipak, dogovori su propali, jer Francuzi i Jugosloveni nisu mogli da se usaglase o načinu plaćanja i o francuskom zahtevu da se u predviđeni kreditni aranžman uključi i naknada za njihovu nacionalizovanu imovinu. Interesantno je da su sa ovim pregovorima, ali ne sa svim detaljima, bili upoznati i Amerikanci.[4]

Zbog neizvesnog ishoda i trajanja izolacije stanje u vazduhoplovstvu bližilo

1 Isto.

2 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 241, 245. Za preduzeće br. 312 (kasnije „Soko") u projektnom zadatku Glavne direkcije vazduhoplovne industrije (str. pov. br.1693 od 4. novembra 1949) navedeno je da će fabrika proizvoditi lovačke avione metalne konstrukcije sa dva mlazna motora po uzoru na avion Gloster Meteor (!). Međutim, u periodu koji je tema ovog rada, preduzeće br. 312 nije osposobljeno ni za kakvu značajniju proizvodnju, premda su tokom 1950. vršeni građevinski radovi a prve mašine postavljene tek u 1951. godini. Detatljnije u monografiji: *Soko, vazduhoplovna industrija Mostar 1951–1981*, bez podataka o mestu i godini izdavanja.

3 Č. Janić, *70 godina vazduhoplovne industrije Jugoslavije*.

4 D. Bekić, *n.d.*, 68–69.

se kritičnom nivou. To je i konstatovano u izveštaju komandanta JRV general-lajtnanta Ulepiča zameniku ministra narodne odbrane generalu Ivanu Gošnjaku, oktobra 1950: „Materijalno stanje JRV je u odnosu na planirano stanje u znatno slabijem položaju". Ocenjeno je da je vazduhoplovna industrija „u velikoj meri podbacila u planu za 1950 godinu, a zbog neobezbeđenih sredstava podbaciće i sledeće godine". Do podbačaja je došlo „zbog nerealne ocene sopstvenih mogućnosti", ali i zbog slabosti organizacije i proizvodnje i nerealizovanih nabavki u inostranstvu. Raspoloživa devizna sredstva nisu bila dovoljna da se na Zapadu nabavi nešto konkretnije. Komandant vazduhoplovstva je zahtevao da se „ponovo revidiraju perspektivni planovi Vojne industrije i da se na osnovi realnog planiranja obezbedi realna perspektiva ostvarenja plana".[1]

Istaknuto je da je „glavna kočnica za dalji razvoj nerešeno pitanje motora". Domaća proizvodnja klipnih motora velike snage „prema sadašnjoj situaciji",kako je ocenjeno, moguća je tek 1954. godine! „Na mrtvoj je tački rešavanje pitanje elisa, motorskih i avionskih agregata (električne i spec. opreme) i naoružanja. Još 1948. godine u Industriji motora u Rakovici osnovana je konstruktorska grupa „R" sa zadatkom osvajanja kritičnih delova i elemenata motora aviona Jak, Pe-2 i Il-2 (VK-105 i 107, AM-38). Druge mere uključivale su kontakte sa domaćom industrijom oko osvajanja avionskog benzina i proba sa postupkom dobijanja benzina iz škriljaca u Pančevu. Organizovana je i izrada domaćeg bukovog furnira, aluminijumskih limova, specijalnih čelika, avionskih guma i drugog.[2] Usled isteka resursa motora na još upotrebljivim avionima u prvom stroju JRV, eksperimentisalo se sa njihovim zamenama. Tako je na jedan jurišni Il-2 ugrađen motor Daimler-Benc DB 605, kakav je bio na nemačkim Meseršmitima. Sa ovim Il-2 vršena su samo ispitivanja na zemlji. Postojali su i projekti zamene motora VK-105 na bombarderima Pe-2, britanskim motorima Rols-Rojs Merlin 45 (kao na Spitfajeru), ali je ta adaptacija ostala samo na papiru. Predstavnik fabrike „Rols-Rojs" došao je u Beograd, ali se po razgovoru „moglo zaključiti da firma više nije mnogo zainteresovana da ove motore proda".

Sa švajcarskom firmom ARDAG projektovan je mlazni motor RM 2500 u saradnji sa Vazduhoplovnim tehničkim institutom, rakovičkom motorskom industrijom i Mašinskim fakultetom. Sa nemačkom fabrikom Junkers pregovarano je o izradi mlaznog motora „sa ventilatorom" koji bi bio namenjen za „mlazne avione za bombardovanje i transport". „Projekat Junkers" trebalo je da finalizuje „21. maj" iz Rakovice. Svi ti pokušaji, kao i nebrojena kopiranja ili adaptacije uređaja, tehnike ili naoružanja bili su u većini osuđeni na neuspeh. U periodu o kome pišemo, ti projekti su zahtevali nedostupne komponente, bili su izrađeni od neodgovarajućih materijala ili su bili neizvodljivi s obzirom na okolnosti. U narednom periodu zapadna vojna pomoć učinila je da je najveći deo takvih projekata odbačen. Jedino je angažovan izvestan broj inženjera iz Nemačke koji su na različite načine doprineli pojedinim konstruktorskim rešenjima[3].

U isto vreme niz projekata koji su razvijani kao svojevrsan odgovor na blokadu napredovali su različitim tempom i nalazili su se u raznim fazama. Veoma in-

1 Komanda JRV, str. pov. Z. br. 55, 17. oktobar 1950.
2 Gen-puk. u pen. Z.Ulepič, *n.n.*, 39.
3 F. Lolić, *Vazduhoplovna tehnička služba*, Čuvari našeg neba, 257–258; Z. Rendulić, *n.d.*, 28–29 i 53–56. Komanda JRV, str. pov. Z. br. 55, 17. oktobar 1950.



Finalizacija serije školskih aviona 213 u pančevačkoj Utvi. Ovaj tip bio je osnovni prelazni avion tokom pedesetih godina u školskim jedinicama do uvođenja aviona Soko 522.

ventivan konstruktor, pukovnik Dragoslav Bešlin uveliko je radio na svojom grupom pri Ikarusu na eksperimentalnim konstrukcijama sa pilotom u ležećem stavu (232, 451[1]) ili sa mlaznim motorima vrlo male snage (451M[2]). I kasnije, u vreme prijema prvih američkih mlaznih aviona, nastavljena je izrada i ispitivanje aviona konstruktorske grupe pukovnika Bešlina. Oni su i dalje smatrani „rezervnim rešenjem" za obezbeđenje JRV mlaznim avionima. Ukupno je ostvareno šest prototipova takvih aviona od kojih su tri imala motore Turbomeka Palas (451M, Zolja, 452) a tri motore Turbomeka Marbore (Strešljen I, II i Matica). Na avionima sa pilotom u ležećem položaju 232-Pionir i 451 takođe su nastavljeni opiti u prvoj polovini 1950-ih, ali bez konačnog uspeha: „Probni piloti Forkapić i Simić koji su prvi izvodili letove bili su uvek dobro preznojeni po sletanju". Iako sa tipovima koji su ostali u fazi prototipova, Bešlin je predstavljao specifičnu pojavu u jugoslovenskoj vazduhoplovnoj industriji tokom 50-ih godina, a njegovi projekti neko vreme navodno su smatrani kao „rezervno rešenje za obezbeđenje JRV mlaznom avijacijom".

1 Nebojša Đokić i Predrag Miladinović, *Eksperimentalni avioni 232 Pionir i 451*, Aeromagazin 57, april 2004, 34–35.
2 Nebojša Đokić i Predrag Miladinović, *Eksperimentalni laki jurišnik 451M*, Aeromagazin 56, mart 2004, 36–37.



Treći deo
1951-1959
VREME NEPOBEDIVIH

3.1 PREMA IZLAZU IZ BLOKADE 1951

Posle prvih nedoumica o pozadini i ishodu sukoba Jugoslavije i zemalja narodne demokratije sa SSSR-om na čelu, na Zapadu je na prelazu iz 1950. u 1951. godinu preovladalo mišljenje o korisnosti pružanja vojne pomoći Jugoslaviji, kao o činu od direktne važnosti za vojnostratešku situaciju u hladnoratovskom odnosu snaga.

Vlada SAD je još u toku 1950. odobrila nabavku avionskih motora za jugoslovenske putničke DC-3, a razmatrala je i mogućnost da pošalje ekipu stručnjaka u Jugoslaviju, koji bi pregledali civilne aerodrome radi njihovog tehničkog unapređenja. Gotovo cele 1951. godinu vođeni su pregovori američkih i jugoslovenskih vojnih delegacija, na kojima su Jugosloveni davali svoje liste sa potrebnim naoružanjem.

Posle posete načelnika Generalštaba JA generala Koče Popovića Sjedinjenim Državama usledilo je vojno-diplomatsko utvrđivanje terena za isporuke naoružanja Jugoslaviji u okviru sistema vojne pomoći. U toku tih pregovora još nekoliko zapadnih vojnih delegacija obišlo je je Jugoslovensku armiju. Delegacija američkog vazduhoplovstva koja je posetila JRV u septembru 1951. uvidela je više nego očigledan nedostatak protivavionske artiljerije, radarske opreme, sredstava veze i dr. Primećeno je da osim dnevnog patroliranja, nikakva prava PVO ne postoji. Konstatovana je zavidna tehnička kultura (u odnosu na očekivanu, verovatno) i iskorišćenje aviona u visini od 75%. Amerikanci su ocenili da u slučaju napada sovjetskih satelita JRV može da se brani tempom od 400 borbenih letova dnevno i da podržava svoju kopnenu vojsku oko mesec dana. Američki potpukovnik Klinskejls je bio „osobito impresioniran visokim borbenim moralom što se održavalo u odlučnosti Jugoslavije da brani svoju nezavisnost, bez obzira na cijenu".[1] Ova sažeta ocena jednog stranog posmatrača ima posebnu i gotovo zaključnu vrednost za period koji se za Jugoslovene upravo završavao.

Tokom vojno-diplomatskog zbliženja Jugoslavije i Zapada, putem različitih komercijalnih ugovora nabavljeno je nešto lakih britanskih dvomotoraca. Tim

1 D. Bekić, *n.d.*, 318.



Stroj aviona S-49A iz sastava 204. lovačkog puka, koji je bio naoružan sa ovim tipom od 1950. do 1953. godine. Treći avion u nizu sa obojenim spinerom bio je avion komandanta puka. (via M. Micevski)

su za JRV blokada i izolacija počele da pucaju. U avgustu 1951. stiglo je iz Norveške 5 Avro Ansona i 5 Erspid Oksforda, koji su predati Eskadrili za vezu III avio-korpusa u Zagrebu.[1] U oktobru, iz Velike Britanije stigla su dva dvomotorna hidroaviona tipa Šort Silend. Oni su uvršteni u 122. hidroavijacijsko odeljenje, koje je raspolagalo uglavnom neispravnim i neodgovarajućim Aero-2h. Britanska vazduhoplovna štampa je pisala da su avioni nabavljeni za JAT, „koji će sa njima da održava linije na dalmatinskoj obali (!)"[2].

Načelnik Združenog generalštaba američke kopnene vojske general Loton Kolins doputovao je u Beograd 14. oktobra 1951. godine.[3] Njegova poseta je bila ključna za prevladavanje obostranih sumnjičavosti u namere i mogućnosti obe strane. Pred kraj posete generala Kolinsa izveden je niz pokaznih vežbi, da bi on i njegovi saradnici stekli sliku o tehničkoj kulturi JA i njenim mogućnostima. Najveća vežba u tu svrhu izvedena je kod Banjaluke gde su u velikom opsegu angažovane tenkovske, vazdušno-desantne i avijacijske jedinice na forsiranju Vrbasa.[4] Ova vežba impresionirala je Amerikance, što je odmah uticalo na to da njihova strana više ne insistira na slanju instruktora.

Posle intenzivnih pregovora, u Beogradu je 14. novembra 1951. zaključen spo-

1 MJRV, fond (posleratnih) jedinica RV i PVO, registri aviona i motora Komande JRV.
2 Isto; *Flight*, 5. oktobar 1951.
3 *Borba*, 15–16. oktobar 1951; Detaljnije u: Bojan Dimitirijević, *Jugoslavija i NATO 1951–1957*, Beograd 2003, 30–35.
4 *Narodni borac*, 145, 14. septembar 1951; *Razvoj OS SFRJ 1945–1985*, knj. 3–2 *Kopnena vojska*, Beograd 1988, 171; Istorijat 111. avijacijskog puka za 1951. godinu. Spomen-soba 111. abr; 107. jurišni avio-puk prebazirao je iz Leskovca u Banjaluku sa štabom puka, 12 aviona i tehničkim sastavom, od 10. do 20. oktobra 1951. MJRV, k. 40 istorijat 421/107. puka 1945–1964, 8.



razum o Vojnoj pomoći (*Military Assistance Pact*) između vlada FNRJ i SAD. Sporazum su potpisali maršal Tito u ime Jugoslavije i američki ambasador u Beogradu Džordž Alen. Prema sporazumu Jugoslavija je uključena u Program pomoći za zajedničku odbranu – *Mutual Defence Aid Programme* (MDAP). Pomoć je trebalo da stiže iz SAD, Velike Britanije i Francuske, i to prema listama potreba – narudžbenicama koje bi dostavljala Jugoslovenska armija.[1]

Sporazumom je bilo predviđeno da američka vojna pomoć iznosi 746,5 miliona dolara, po tadašnjim kataloškim vrednostima, mada jugoslovenski vojni zvaničnici nisu znali sve do 1954. godine ni visinu sredstava pomoći, ni cene pojedinih sredstava koja su isporučivana. Naoružanje i oprema iz tih prvih programa bili su namenjeni za dopunu naoružanju JNA. Namena kasnijih programa bila je kompletiranja i preoružavanja određenih sastava JNA.[2] Već je na prelazu iz 1951. u 1952. godinu bilo očigledno da će vojna pomoć, po značaju ali i po dotadašnjim vrednostima, premašivati ekonomsku pomoć sa Zapada.

3.2 ISPORUKE U OKVIRU VOJNE POMOĆI

Nabavke tehnike iz sistema MDAP omogućile su kvantitativan i kvalitativan skok u razvoju jedinica JRV, za razliku od prethodnog perioda blokade sa Istoka u kome je dominirala, najblaže rečeno, stagnacija. Kao što je rečeno, tokom tog vojno-diplomatskog zbliženja Jugoslavije i Zapada na bazi komercijalnih ugovora nabavljeno je nešto lakih britanskih dvomotoraca, što je značilo da su za JRV blokada i izolacija počele da popuštaju. Nova etapa, u koju je JRV stupilo s jeseni 1951. godine, bila je era modernizacije.

Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo je počelo da prima avione čak i pre nego što je potpisan sporazum o pomoći. Prvi su počeli da stižu britanski klipni avioni za vezu i borbeni avioni tipa Moskito[3] od kraja oktobra 1951, a od poslednjeg

1 DA SMIP, 1952, f-75, 21, 417486, Međunarodni ugovori FNRJ, sveska 1/1952, *Sporazum između vlade FNRJ i vlade SAD o vojnoj pomoći od 14. novembra 1951*; Ranko Petković, *Jedan vek odnosa Jugoslavije i SAD*, Beograd 1992, 102–105; B. Dimitrijević, *Jugoslavija i NATO*, 36–42.
2 *Razvoj OS SFRJ 1945-1985*, knj. 17, *Tehničko snabdevanje*, Beograd 1988, 49.
3 O avionu Moskito u Jugoslaviji videti monorame i maketorame: *Noćni lovac Mosquito NF Mk 38*, (Ognjan Petrović – Šime Oštrić) Bilten Yuvam 3, maj–jun 1986, 30–39. U ovoj maketorami pogrešno je naveden naziv 48. laki bombarderski puk. Puk je nosio brojni naziv 184. Takođe, na str. 33 slika aviona Mk-38 sa esk brojem 20, autori su naveli da je reč o crno obojenom Moskitu. Auotr je proverio ovaj podatak sa generalom Žutićem koji je najviše leteo na avionu broj 20 i koji je demantovao da je bilo koji Moskito 38 bio u crnoj boji. Sa kolegom Milanom Micevskim ustanovili smo da fotogragfija nije eksponirana do kraja, pa je zbog toga avion na fotografiji tamniji; *Mosquto FB Mk VI i T. Mk III* (Ognjan Petrović – Šime Oštrić), Yuvam Bilten 4, jul–avgust 1986, 14–18.

dana iste godine i američki avioni F-47D Tanderbolt.[1] Oba tipa, isporučivana i tokom proleća 1952. godine, pripadala su kategoriji aviona poslednjih dana Drugog svetskog rata. Ipak se ne sme zaboraviti da su slični avioni preovladavali u svetskom naoružanju, kao i da je to bila ispravna i mahom mnogo nekorišćena tehnika. Avioni Moskito i F47D su zamenili zastarelu sovjetsku tehniku: prvi sovjetske dvomotorne bombardere Petljakov Pe-2, a drugi čitavu gamu ostalih tipova: lovce Jak, Meseršmite, S-49 i jurišnike Il-2.

Isporuke britanskih aviona Moskito verzija NF mk38, FB mk6 i T mk3 započele su 21. oktobra 1951, kada je stiglo prvih šest MK38. Moskitosi su doleteli u Batajnicu, a odatle su preletali za Pančevo. Većina aviona prošla je revizije, a motori kod većine aviona su imali mali časovni nalet. U većini, avioni su doletali kompletni.[2] Poslednjeg dana 1951. godine, u pulsku luku, na manjem američkom nosaču aviona stigao je prvi kontingent aviona F-47D Tanderbolt, rasklopljenih u kontejnerima. Avioni su odatle prevlačeni na pulski aerodrom, gde je vršena dekonzervacija i sklapanje aviona.[3] Avioni F-47D stizali su u malim partijama sukcesivno u Pulu tokom prve polovine 1952. godine. Tako su, na primer, brodovi *Doroti Sevenson, Ekspeditor, Pol River, Baj* i drugi dovozili po 5–7 komada. Na ovaj način su tokom 1952. godine stigla 124 Tanderbolta. Poslednji, 125. aparat isporučen iz američkog vazduhoplovstva primljen je februara 1953. godine.[4]

Avionima Moskito prenaoružana je posle 103. izviđačkog puka i kompletna 32. vazduhoplovna divizija iz Zagreba. Divizija je u svom sastavu imala: 88. i 109. puk koji su do tada bili naoružani sovjetskim Pe-2. Za opremanje ove divizije, avione Moskito su direktno u Zagreb tokom 1952. godine preleteli britanski piloti. Osim te divizije, avione Moskito dobio je i novi 184. izviđački puk. Ovaj puk formiran je 12. februara 1952. na aerodromu Pleso od rasformiranog 184. puka lakih noćnih bombardera naoružanog Po-2 i 715. samostalne izviđačke eskadrile, naoružane tipom Pe-2. Novi 184. puk potčinjen je komandi III vazduhoplovnog korpusa. Moskitose je dobio i 97. puk iz sastava 21. mešovite divizije za podršku Ratne mornarice u Zemuniku. Taj puk je takođe bio opremljen avionima Pe-2.

1 O avionu F-47D videti maketoramu / monoramu: Bojan Dimitrijević–Ognjan Petrović, *F-47D Tanderbolt*, Aeroplan 4/1989, 2–12.

2 Izuzetak je činio manjak radarskih uređaja na avionima MK-38. Ponegde nije bilo pratećih isprava. Drugi pak nisu imali alat ili kristale za radio uređaje ili su nedostajali pokrivaci oružja, hladnjaka ili točkova, kompasi, pilotske haube, maske i drugo. Svaki remontovani avion plaćen je sa po 2000 funti (kurs krajem 1952: 1 funta 840 dinara). Normalno, reč je o novcu iz sistema MDAP. Do kraja 1951. u Jugoslaviju je stiglo 33 aviona Moskuito: 29 MK-38 i po dva MK-3 i MK-6. Drugi podaci navode ovakav tempo isporuke: 24 komada u 1951 (21 MK-38, 2 MK-3 i jedan MK-6), zatim 116 komada u 1952 (76 MK-6, 39 MK-38 i jedan MK-3). Poslednja dva MK-3 stigla su 1953. Britanski podaci o isporukama se takođe razlikuju. Registri aviona Komande JRV i 7.vazduholpvnog korpusa za 1951–1952, MJRV, Dokumentacija komisije za prijem tehnike iz okvira zapadne vojne pomoći, za tip Moskito. Mr Bojan Dimitrijević, *Moskito u jugoslovenskom naoružanju 1951–1963*, I deo, Naša krila 34, mart 2001, 4.

3 B. Dimitrijević –O. Petrović, *F-47D Tanderbolt*, n.n.

4 Zahvaljući sačuvanim dokumentima znamo nešto više o prethodnoj upotrebi tog primerka i to nam služi za utvrđivanje porekla upotrebe ovih aviona. Avion 13125 je bio podverzije F-47D-40RA i do isporuke JRV-u nosio je broj 45-49399. Od kada je proizveden 1945. do stokiranja u skladište naleteo je 294,20 sati. Tek 9. jula 1952, izvršio je ponovni prvi let u vazduhoplovnoj bazi Tinker. Do 9. februara 1953, zbog doterivanja i dovođenja u operativnu kondiciju, naleteo je još samo 12,45 sati. Nešto posle tog datuma predat je na upotrebu u JRV. Ove podatke naveli smo kao ilustraciju kakva je tehnika stizala putem pomoći jugoslovenskom vazduhoplovtsvu. Aircraft flight report and maintenance record (AF serial No 45-49399), Muzej JV, tehnička dokumentacija, neregistrovano.



Avioni Moskito NF mk 38 iz sastava 103. izviđačkog puka pred poletanje, aerodrom Batajnica. U prvom planu avion 8010 (VX 904), primljen u sastav JRV 6. novembra 1951 (via M. Micevski).

Njegova 3. izviđačka eskadrila prva je u okviru puka primila MK-38, a ostale dve su dobile tip MK-6. Na kraju obuke puk je imao 21 pilota i 15 izviđača. Svi piloti su bili osposobljeni za letenje u povoljnim meteo-uslovima do visine 4.000 metara. Za gađanje zemaljskih i ciljeva na moru bilo je osposobljeno 50% pilota. Međutim, tokom 1952. godine 97. puk nije bio borbeno sposoban zbog preobuke, sa izuzetkom izviđačke eskadrile sa MK-38, koja je već bila osposobljena za izviđanje pod povoljnim meteo- uslovima. U ovom puku na avionima Moskito obučavani su i oficiri Ratne mornarice. Prvi takav kurs „avio-izviđača mornara" završen je već 1952. godine. Vazduhoplovni opitni centar JRV u Batajnici dobio je početkom 1952. godine na ispitivanje po jedan primerak aviona Moskito varijanti MK-38 i MK-6. Uvođenje u naoružaje i preobuka, mada je Moskito bio relativno lak za letenje, doneli su i udese u kojima je izgubljeno nekoliko aviona. Imperativ za sledeću 1953. godinu bio je: „*Ovladati novim materijalom* (u to vreme uobičajen naziv za tip Moskito i F-47D) *do maksimuma po svim specijalnostima posvećujući naročitu pažnju njihovom čuvanju i održavanju*". U tom cilju postignut je ponegde i nalet od po 100 časova po pilotu, dok se u 1952. godini kretao 30–40 časova.

Na tip F-47D prvi se prenaoružao 83. puk (15 pilota) koji je inače i bazirao u Puli. Za njima su na preobuku stigli piloti 94. i 198. puka 39. divizije, čijih sedam pilota je već bilo u Americi na preobuci sa komandantom 198. puka Nikolom Lekićem. Oni su po završetku preobuke preleteli avione F-47D za svoju diviziju.[1] Deo njih će u Nišu obučavati i pilote novoformiranog 150. puka (formiran 1. februara 1952) koji je takođe prošao obuku i vratio se u 29. diviziju u Niš sa oko 20 aviona F-47D. U martu 1952. deo komandnog i tehničkog sastava 111. puka otišao je u Pulu na preobuku za avion F-47D, a posle predaje aviona IL-2 početkom maja

1 B. Dimitrijević i M. Micevski, *98. avijacijska brigada*, 22.



Pogled okom kamere dugogodišnjeg majstora fotografije „Krila armije", Milorada Forkape na stajanku F47D Tanderbolta pred poletanje.

čitav puk se našao na obuci u Puli. Po završetku letačke obuke, 12. avgusta puk se vratio u Cerklje i već oktobra te godine imao je prvi ozbiljan (politički) zadatak vazdušnog obezbeđenja Zagreba, gde se održavao 6. kongres KPJ–SKJ.[1] Zadarski 172. puk je predao preostale Meseršmite u Rajlovac (prelet, pod izuzetnim teškoćama zbog dotrajalosti aviona, izvršili su stariji piloti). Prvog septembra 1952. puk je bio u CZP u Puli gde je obuku prošlo 21 pilot (ukupno 511 letova sa 595 sati). Konačno, 21. novembra 1952. godine 20 aviona F-47D preleće u Zadar. Kao i druge jedinice, taj puk će tek u sledećoj godini postići željeni borbeni kvalitet. Do jula 1953. godine biće osposobljen za bombardovanje iz ponirućeg i brišućeg leta, za GRB na ciljeve na kopnu i moru i gađanje vazdušne mete uz upotrebu poluradarskog nišana.[2] Te godine svoju obučenost pred američkom vazduhoplovnom delegacijom prikazao je i 94. puk u vežbi na poligonu Krivi Do. Osposobljenost i postignuti rezultati puka su ocenjeni odličnom ocenom.

Ta 1953. godina donela je JRV-u dalje ovladavanje novim materijalom. Kao ilustraciju, koja može da pokaže i na rad ostalih pukova, navodimo aktivnosti 172. puka: puk je do jula 1953. osposobljen za GRB po ciljevima na kopnu i moru, zatim za bombardovanje iz ponirućeg i brišućeg leta, kao i gađanje vazdušne mete uz upotrebu poluradarskog nišana. Ovaj puk, kao i 83. puk iz iste 21. divizije, vršio je specifična dejstva na moru. Tokom leta 1953. godine oba puka imali su nekoliko pukovskih, divizijskih i drugih letačkih vežbi, dejstvujući u rejonu srednjeg i severnog Jadrana.[1]

1 Istrojat 111. lbap (1952) prepis iz spomen-sobe. B. Dimitrijević–O. Petrović, *F-47D Tanderbolt.*
2 Istorijat 172. lbap (1952), spomen-soba iste jedinice (vp 5607), aerodrom Golubovci, prepis napravio autor 5. decembra 1989; MJRV, k. 6a, Referat za istorijat 21. vazduhoplovne divizije, 12–13.

U septembru 1953. stroj Tanderbolta ojačan je sa još 25 aviona ovog tipa različitih podverzija. Taj kontingent je takođe nabavljen preko sistema vojne pomoći, ali sada u Francuskoj. Ti avioni nisu imali mitraljeze u krilima, kao ni 10 potkrilnih nosača za raketna zrna. Jugoslovenski avijatičari su ove avione popularno zvali *Francuzi*. Posle prijema *Francuzi* su podeljeni po jedinicama gde su u prvo vreme služili u trenažne svrhe. U kasnijem periodu službe na ove avione naknadno su montirani mitraljezi.[2]

Maršal Tito je pokazivao veliko interesovanje za vojnu pomoć kojom je snažena njegova armija, pa je često obilazio jedinice sa ovom tehnikom. Nepunih dvadeset dana posle prijema aviona F-47D januara 1952. iznenada je posetio aerodrom Pula, da bi se uverio u kvalitet pristigle tehnike i sposobnost ljudstva koje je počinjalo preobuku na ovom tipu aviona. Slično je bilo u 1953. i 1954. godini kada je obišao aerodrom Batajnica. U takvim prilikama Titu je demonstrirana različita tehnika i na zemlji i u letu.[3]

"Novi materijal", kako je i zvanično nazivana ova tehnika tokom 1952. godine, doneo je niz novosti u JRV. Tehnika je dolazila iz drugog sistema, pa je organizacija JRV morala da se prilagodi uvođenjem novih nomenklatura, sistema rada vazduhoplovno-tehničkog snabdevanja i novog sistema tehničkih pregleda tipa IRAN – *Inspection and Repair As Necessary* (Pregled i popravka prema potrebi). Pojavile su se i teškoće oko paralelne upotrebe colovnog i metričkog sistema mera, što je zahtevalo dupliranje ili tripliranje alata i opreme.[4]

Osnovni problem nadležnih organa pri Generalštabu i najvišim komandama bio je prevođenje sa engleskog jezika brojnih američkih tehničkih pravila. Amerikanci su zatrpali Jugoslovene masom pravila za upotrebu pristigle tehnike. Američka armija imala je veoma razgranat sistem tehničkih pravila i uputstava. Tehnička pravila su odmah prevođena na srpskohrvatski jezik i slata na upotrebu u jedinice, a taktička su delom korišćena u originalu a delom prevođena ili modifikovana prema doktrini JNA. Sve je to uslovilo potrebu učenja engleskog jezika. Deo starešina pohađao je niže i više kurseve engleskog jezika osnovane u to vreme pri Domu JNA u Beogradu.[5] *Krila armije* objavljivala su na svojim stranicama bazične vodiče stručne engleske terminologije.[6]

U čitavom tom periodu, jugoslovenski vojni pregovarači su i dalje insistirali na isporuci mlaznih aviona (odnosno licence za njihovu proizvodnju). Posle potraživanja u Francuskoj 1949–1950, Jugosloveni su se od jeseni 1951. sa svojim zahtevima okrenuli Britaniji. U to vreme Britanci su bili „u velikoj oskudici", koju Jugosloveni kao da nisu shvatali. Zato su stalno govorili da vojno-tehnička komisija u Londonu ima „neopravdane teškoće oko licence za Jetove".[7] Tokom posete istaknutog britanskog političara A. Idna maršalu Titu, septembra 1952,

1 Istorijat 172. lbap (1953), spomen-soba iste jedinice (vp 5607), aerodrom Golubovci, prepis napravio autor 5. decembra 1989; MJRV, k. 6a, Referat za istorijat 21. vazduhoplvne divizije, 13–15.
2 B. Dimitrijević –O. Petrović, *Tanderbolt*, n.n.
3 P. Pejčić, *Tito među vazduhoplovcima*, 40–43.
4 *Čuvari našeg neba*, 259–261.
5 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 3–2, 172.
6 Videti na primer *Krila armije* iz 1952.
7 DA SMIP, 1951, f-22, 3, 412945.

razmatrano je i to pitanje. Tito je rekao Idnu da su Jugosloveni zainteresovani za licencnu proizvodnju, i to za onu koju su Sovjeti odmah posle rata dobili od Britanaca i iskoristili za izradu lovca tipa MIG-15, a koje su tada imala vazduhoplovstva neprijateljskih satelitskih država. Jugosloveni nisu imali mlaznjake, „a u Britaniji odbijaju da nam daju licencu", naglasio je Tito. Idn je izjavio da je taj zahtev moguće ispuniti, ali da će biti potrebno duže vreme da se osposobi proizvodnja u Jugoslaviji. Maršal Tito je potom rekao da će biti potrebni i gotovi avioni. U diskusiji o tome koji bi avion bio najbolji za isporuku Jugoslovenima, Idn je istakao da su Jugoslovenima potrebni „dobri avioni".[1] Pitanje te nabavke bilo je aktuelno i sledeće, 1953. godine. Iako su već od jeseni 1952. godine jugoslovenski piloti bili na obuci u američkim jedinicama, zvaničnici FNRJ su i dalje tražili da dobiju licence i gotove mlaznjake. Konzervativni engleski poslanik Benet izjavio je 14. februara 1953. jugoslovenskom predstavniku u Britaniji kako je „čuo postoji načelna saglasnost britanske vlade da nam se licenca proda". Četiri dana kasnije u razgovoru Velebita i Idna, jugoslovenski diplomata je istakao problem nabavke mlaznih aviona ili licence za njihovu proizvodnju i teškoće na koje je u Britaniji nailazila delegacija JRV na čelu sa Viktorom Bubnjem u vezi sa tim pitanjem. Velebit je zatražio otvoreno izjašnjavanje čak i u slučaju da Britanci ne mogu da izađu u susret Jugoslovenima, a šef britanske diplomatije je obećao da će Britanija dati odgovor jugoslovenskoj strani u najkraćem roku.[2] Ipak, i pored jugoslovenskih nastojanja, britanski mlaznjaci nisu isporučeni. Jugoslovenski pregovarači kao da



Deseti mart 1953. godine bio je veliki dan za JRV. Dolaskom prva dva mlazna aviona T-33, ono se svrstalo u red modernih svetskih vazduhoplovstava i otvorilo novu etapu svog razvoja.

1 Isto, 1952, f-22, 11.
2 Isto, 1953, f-23, 1, 42955.

nisu shvatali da su u tim trenucima jedino Amerikanci raspolagali dovoljnim količinama aviona proverenih u upotrebi i borbi, koje su mogli da ponude zemljama – saveznicima. Tako je i bilo u jugoslovenskom slučaju. Isporuka američkih mlaznih aviona biće realnost. Ipak, Jugosloveni su i dalje, sve do raspada Jugoslavije, insistirali na osamostaljenju svoje proizvodnje mlaznih aviona. Ponekad po svaku cenu, bez obzira na rezultat tih projekata.

Prelomni momenat u razvoju JRV bio je početak isporuke mlaznih aviona. Još početkom 1953. u tekstu *Spremni smo da prihvatimo reaktivne avione* komandant 44. lovačke divizije, potpukovnik Mihailo Nikolić Kajle, nagovestio je da će uskoro „izvestan broj naših jedinica primiti avione na mlazni pogon". On je i zvanično potvrdio da se deo odabranih pilota, koji su završili i kurs engleskog jezika, nalaze u inostranstvu na obuci jer „nemamo nikakvih iskustava iz preobuke na reaktivnim avionima".[1] Posle skoro godinu dana od uključenja u program MDAP, krajem novembra 1952, stigla je informacija od pukovnika Klinskejlsa, inače oduševljenog avijatičarima JRV, da je video službenu prepisku gde je stajalo da će Jugoslaviji biti isporučeni „prvi Džetovi".[2] Prve partije mlaznjaka T-33A[3] i F84G[4] (ukupno isporučeno 25 +167 komada) stigle su u 117. lovački puk u martu i junu 1953.[5] Prethodno su isporučene učionice za T-33A za tehničare. Njihovom prvom dolasku na Batajnicu 10. marta 1953, kada se oko 13 časova spustila četvorka mlaznih T-33A, dat je izuzetan značaj: prisustvovao je veći broj jugoslovenskih i američkih zvanica. Na svečanom prijemu govorili su američki ambasador Alen i Ivan Gošnjak, koji je rekao da „vojna pomoć koju primamo u odbrambene svrhe od SAD predstavlja dragoceni doprinos slobodi i nezavisnosti naših naroda i očuvanju mira na našim granicama". Ambasador Alen je istakao: *Ovi avioni... jesu opipljivi simboli uzajamne odlučnosti naših dveju zemalja da održe mir.* Primopredaja je obuhvatala i simbolično izmenjivanje mesta američkih i jugoslovenskih pilota, koji su izmenjali i zastavice svojih država.[6] Vršen je direktan radio-prenos, „Filmske novosti" su napravile reportaže a sledećih dana sva jugoslovenska štampa je na udarnim mestima objavila ovu vest. Isporučena tehnika je bila potpuno savremena (Amerikanci su takvu tehniku koristili u poslednjim fazama Korejskog rata). Za JRV su isporučivani uglavnom novi avioni sa minimalnim naletom.[7]

Prva grupa borbenih mlaznih aviona F-84G[8] Tanderdžet stigla je u Jugoslaviju

1 *Krila armije*, 218, 6. januar 1953. Izjava pukovnika u penziji Mihajla Nikolića autoru, Zemun 1990.
2 DA SMIP, PA str. pov. 1952, f-15,7, 2728.
3 O avionu T-33 u Jugoslaviji videti monorame i maketorame: *Lockheed T-33A* (Šime Oštrić i Ognjan Petrović), Bilten Yuvam 5–6, septembar 1987, 43–56; *Lokidov T-33A u Jugoslaviji* (Bojan Dimitrijević), Aeromagazin 45, februar 2003, 18–20.
4 Avion tipa F-84 verzije G u 1953. dobila su i vazduhoplovstva Belgije i Holandije, nešto ranije u 1952. ovaj tip primila su vazduhoplovstva Danske, Francuske, Grčke, Italije i Portugalije, kao i američke vazdušne snage u Evropi. *Republic F-84G, Thunderjet, Thunderstreak & Thunderflash. A Photo Chronicle* David R. Mc Laren, Shifer Military/Aviation History, Atglen PA; Bert Kinzey, *F-84G Thunderjet in detail*, Squadron/signal Publications, Carrollton Texas, 1999.
5 Spomen-soba 117. lap; *Gardijski lovci*, 22.
6 DA SMIP, PA str. pov 1953, f-2, SAD, 103, s-4; *Krila armije*, 228, 15. mart 1953. Uz Alena bili tu i general Harmoni, vojni atašei Mins, vazduhoplovni Beri, pukovnik Degen, potpukovnik Medžik. Sa jugoslovenske strane osim Gošnjaka bili su generali Kreačić, Kuprešanin, Ulepič, Stanišić, Poglajen i Vučković.
7 B.Dimitrijevic – M. Micevski, *Jets*, 2–4; *Narodni vojnik*, 190, 20. mart 1953; *Borba*, 11. mart 1953.
8 O avionu F-84G u Jugoslaviji videti monorame i maketorame: *F-84G Thunderjet nad našim prostorima*, (Šime Oštrić i Dragiša Brašnović), Bilten Yuvam 4, jul–avgust 1986, 27–36; *Thunderjet F-84G* (Bojan Dimtirijević sa crtežima Ognjana Petrovića), Aeromagazin 1/90, 6–16; *F-84G Tanderdžet* (Bojan Dimitrijević), Aeromagazin

9. juna 1953. Te srede u ranim jutarnjim časovima, na batajnički aerodrom stiglo je osam aviona iz američke baze u Nemačkoj. Američki piloti, koji su doleteli ovim avionima, neposredno pred sletanje demonstrirali su neke od letnih sposobnosti aviona nad aerodromom Batajnica. Kao i prilikom dolaska prvih aviona tipa T-33A gotovo nije bilo novina u Jugoslaviji koje sa ushićenjem nisu prokomentarisale taj događaj. U uvodniku *Krila armije* su pisala: *Stigli su Tanderdžeti. Sad bez preterivanja možemo reći i mi smo najsavremenija vazduhoplovna sila. Imamo veliku, nesrazmerno veliku snagu prema onome što smo imali pre par godina. Sproveli smo već i novu modernu organizaciju...idemo napred, to je vidljivo, opipljivo, nepobitno.* Drugi autor piše: „Skok koji smo učinili uvođenjem mlazne tehnike sad kad smo primili Tanderdžete biće još značajniji". *Borba* je pisala: „Povećava se odbrambena sposobnost JRV i JNA". Potpis ispod fotografija grupe ovih aviona u letu glasio je: „Sa željom smo očekivali da se na našem nebu pojavi ovakva formacija". Prijem prvih Tanderdžeta pratile su i Titove reči: „Ovo nije prvi put da smo primili pomoć od naših saveznika. I u dva velika rat oni su nam davali. A mi smo im verno uzvraćali, na njihovu pomoć i savezništvo uvek smo odgovarali vernošću. U najtežim časovima uvek smo stajali nepokolebljivo uz njih... i danas kad smo primili jedan deo ratne tehnike, mi s punom svešću možemo ponoviti *„Mi nikad nećemo ostaviti naše saveznike dokle god oni zaštićuju i bore se za pravednu stvar i pravedne odnose na svetu"*. Jugoslovenske vojne novine prenosile su afirmativne tekstove objavljene u listovima *Flajing Stars and Strajps i Nju Jork Herlad Tribjun.*[1]

Do početka tršćanske krize u JRV je primljeno ukupno 54 aviona Tanderdžet i 11 aviona T-33A. Ovi poslednji stigli su iz SAD i bili su potpuno novi primerci, sa vrlo malim brojem časova naleta (npr. jedan od njih imao je samo 31 čas naleta, kada je upisan u registar JRV).[2] Obuku je prvo započeo 117. lovački puk, a zatim i 204. puk, oba iz prestoničke 44. divizije. Posle dobre teorijske pripreme i najmanje pet jednočasovnih letova na dvosedu T-33A, prelazilo se na borbeni jednosed Tanderdžet. Dolazak mlaznih Tanderdžeta opisan je simbolički: „Na našem nebu vrši se smena generacija".[3]

Mlazni avioni bili su atrakcija tih dana 1953. godine na batajničkom aerodromu. Tekst *Mlazni avioni nad našom baterijom* govori o prvom susreta vojnika sa novim avionima: „ Iznenadio nas je neobičan zvuk dva aviona koji su munjevito sjekli nebo...zvuk koji su izazivali njihovi motori potsjećao je na strašnu grmljavinu".[4] Novinar *Borbe* zadivljeno i u „strahu" stoji na stajanci batajničkog aerodroma gledajući avion T-33A „srebrne boje, blještav, dugih dinamičkih linija... Gutali smo ga pogledom dok je rulao pored nas". Svako poletanje mlaznog aviona prvih meseci njihove upotrebe ličilo je na malu svečanost. Svi oni koji su se u tom trenutku nalazili na stajanci, a posebno piloti, zastajkivali su i komentarisali poletanje i letenje mlaznjaka. Osećanje ponosa i snage bilo je preplavilo sve vazduhoplovce koji su imali kontakt sa mlaznim avionima. Komandant JRV Ulepič izrazio je ushićenje rečima: „Nema prepreka da postanemo najsavremenija vaz-

46 mart 2003, 24–27.

1 *Krila armije*, 239, 13. jun, 242, 17. jul 1953; *Borba*, 13. jun 1953.

2 O tome govori i podatak da su tri od četiri sačuvana Tanderdžeta u Muzeju vazduhoplovstva nabavljena potpuno nova 1953. godine (10501, 10525 i 10534).

3 *Borba*, 20. decembar 1953.

4 *Za pobedu*, 198, 1. avgust 1953.



Kompletan pilotski sastav pred početak preobuke na mlaznim F-84G u 204. puku, avgust-septembar 1953. Treći avion u nizu još uvek ima američke oznake, a rad na hangarima sa leve strane tek je počeo.



Prijem deset helikoptera S-51, februara 1954 bio je takođe značajan korak u razvoju JRV. Iza ovog S-51, u pozadini vide se sanitetski Po-2 i Avro Anson iz sastava zemunskog 119. transportnog puka.

duhoplovna sila". Najsavremenija tehnika je pojačala oduševljenje savezništvom sa snagama Severnoatlanskog pakta: *Boreći se sa saveznicima protiv istog neprijatelja jugoslovenski avijatičari su već dokazali da su neustrašivi i verni ratni drugovi, a to će biti uvek!*[1]

Transportna avijacija je ojačana sa 20 aviona C-47 (povećanje za 100%), od kojih su prva četiri doletela oktobra 1953, a preostali februara i kasnije tokom 1954. godine. Dolazak C-47 u JRV omogućio je stvaranje pouzdane transportne flote i upućivanje transportera Li-2 i Ju-52 na remont, a kasnije i na zamenu motora. Mimo programa MDAP u puk su početkom oktobra 1953. stigla i dva laka transportna aviona de Hevilend DH-104 Dov. U istom periodu februar–april 1954. primljeni su i prvi helikopteri tipa Vestlan S-51[2] u naoružanje JRV. Helikopteri su bili potpuno novi sa svega 4–7 sati naleta po primerku. Nabavljeno je i oko 800 klipnih motora koji su omogućili da se dovrše neki domaći projekti. Uz pomenutu tehniku, dobijene su i velike količine avio-bombi i oko 1800 različitih vozila, kojima je dugo vremena bio potpuno obezbeđen ovaj segment vazduhoplovstva. Od tih vozila u JRV je stiglo oko 35% potpuno novih, a ostatak je primljen posle generalne revizije.[3] Obezbeđenost rezervnim delovima je retko bila veća od jedne godine, a kod nekih sistema u JRV merila se u mesecima. Transportni avioni JRV imali su redovnu nabavnu liniju sa velikim stovarištem materijala Američkog vazduhoplovstva u Šatorou.[4] Najveći deo prepiske i urgencija u toku prijema pomoći se vodio upravo o ovom pitanju.

Za vreme eskalacije tršćanske krize od oktobra 1953. do sredine februara 1954. Jugoslaviji nije isporučivana tehnika iz sistema MDAP. Osnova za taj prekid bio je paragraf 7. iz sporazuma o uključivanju u MDAP iz 14. novembra 1951. koji je to omogućavao.[5]

3.3 PREOBUKA JUGOSLOVENSKOG LJUDSTVA

Prihvatanje programa pomoći nametnulo je i problem preobuke dela starešinskog kadra. Preobuka je bila postavljena na dva načina: školovanje dela jugoslovenskih kadrova u američkim vojnim školama u SAD ili u Evropi i kroz specijalne kurseve u Jugoslaviji koje su držali američki vojni ili civilni stručnjaci.[6]

Vazduhoplovci su bili prvi koji su se školovali u inostranstvu. Pre zaključenja ugovora o pomoći u Veliku Britaniju je upućena grupa jugoslovenskih vazduhoplovaca radi preobuke na tip Moskito. Šef pilotske grupe bio je kapetan prve klase Nikola Žutić, a uz njega su bili bivši piloti 352. skvadrona RAF (partizanski Spitfajeri) Husein Okanović i Mehmed-Alija Losić. Kasnije su im se pridružila i druga dva pilota. Pilotsku grupu pratila je grupa tehničara koja je posebno došla u Britaniju. Prva pilotska grupa JRV stigla je do Londona putničkim avionom preko Ciriha. Nikola Žutić seća se prvih koraka u Londonu: grupu je sačekao jugoslovenski vojni predstavnik Bruno Vuletić. On je upitao Nikolu Žutića, kao vođu trojke, šta bi želeli prvo da vide u Londonu. Žutić mu je kao iz topa odgovorio: *Marksov grob!* Vuletić ih je uz blago čuđenje poveo i svi su se iznenadili kada su videli Marksov grob zarastao u travu. Piloti su prvo prošli „duplu" obuku na lakim dvomotornim avionima i na trenažnoj verziji Moskita MK-3, a zatim su prešli na borbeni tip MK-6. Obuka se vršila u uslovima tmurne britanske jeseni, u skvadronu RAF-a kojim je komandovao Čeh, a nastavnik letenja bio je Poljak. Izvodila se elementarna obuka: prilazi, mahom instrumentalno letenje, a za noćno letenje prelazilo se na drugi aerodrom. Jugosloveni su posle završene obuke, velike pijanke i tradicionalnog rušenja kaljeve peći, krenuli za Jugoslaviju bez aviona. Britanski piloti su preleteli prve avione tipa Moskito za JRV.[1] U SAD je upućena grupa od dvadeset i više vazduhoplovaca za preobuku na avion F-47D.[2] Pilot Aleksandar Sekulić svedoči da su se sa instruktorima sporazumevali na „trinaest jezika". On takođe navodi da su „pod uticajem koje kakve propagande neki u početku bili spremni da nas gledaju kao tehnički neiskusne ljude". Međutim, posle dva dana letačke obuke Titovih pilota američki instruktori promenili su mišljenje. Amerikancima nije bilo poznato da su Jugosloveni znali da lete na avionu za obuku T-6 Teksan, koje je JRV posedovalo u britanskoj verziji Harvard. Kada su pojedini piloti izveli nekoliko smelih akrobacija, njihovi američki nastavnici su ostali zadivljeni. To je bila „politička pobjeda nad brbljarijama o niskoj tehničkoj kulturi naše Armije".[3]

Uobičajen put školovanja za novu tehniku je bio takav da je posle obuke jedne grupe u inostranstvu sledila preobuka ostalog ljudstva u Jugoslaviji. Nju su vodili ljudi koji su prošli obuku u inostranstvu, ponekad uz pomoć stranih instruktora. Na pančevačkom aerodromu, u okviru 103. izviđačkog puka, koji je prvi primio avione tipa Moskito, obučavani su letači i drugo osoblje iz ostalih jedinica koje je trebalo da dobiju ovaj tip u svoje naoružanje. Tu obuku su vršili jugoslovenski instruktori koji su prethodno obučeni u Velikoj Britaniji.[4] Preobuka na tip F-47D bila je takođe intenzivna. Po prijemu tih aviona, obuka je koncentrisana u Puli.[5] Za ovaj tip je trebalo uzeti starije i iskusnije pilote, koji su potpuno savladali tehniku pilotiranja. To je bilo značajno zbog činjenice da kod ovog tipa nije bilo dvoseda, već su piloti morali samostalno da osvajaju letenje. Imperativ u obuci vazduhoplovaca za 1953. godinu bio je: *Ovladati novim materijalom* (Moskito i F47D) *do maksimuma po svim specijalnostima posvećujući naročitu pažnju njihovom čuvanju i održavanju*". U tom cilju postignut je ponegde i nalet od po 100 časova po pilotu,

1 *Krila armije*, 235, 236, 9, 21. maj 1953.

2 O helikopteru S-51 u Jugoslaviji videti monoramu / maketormau *Prvi jugoslovenski vojni helikopter* (Ognjan Petrović, Bojan Dimitrijević) Aeroplan 1/1995, 4–21.

3 MJRV, Istorijat JRV za 1958. i 1959. godinu, videti pod" stanje tehnike".

4 Bojan Dimitrijević – Milan Micevski, *JETS mlazni avioni zapadnog porekla u jugoslovenskom naoružanju 1953–1974*, Beograd 1991, 12.

5 Na ovo ukazuje registar aviona Komande JRV i 7. vazduhoplovnog korpusa, gde se prema spiskovima jasno uočava da u pomenutom periodu nijedan avion nije primljen iz MDAP. MJRV, registri aviona i motora KRV i 7. VaK.

6 Leonid Jovanovic, *Tehnička služba JNA*, Beograd 1986, 103.

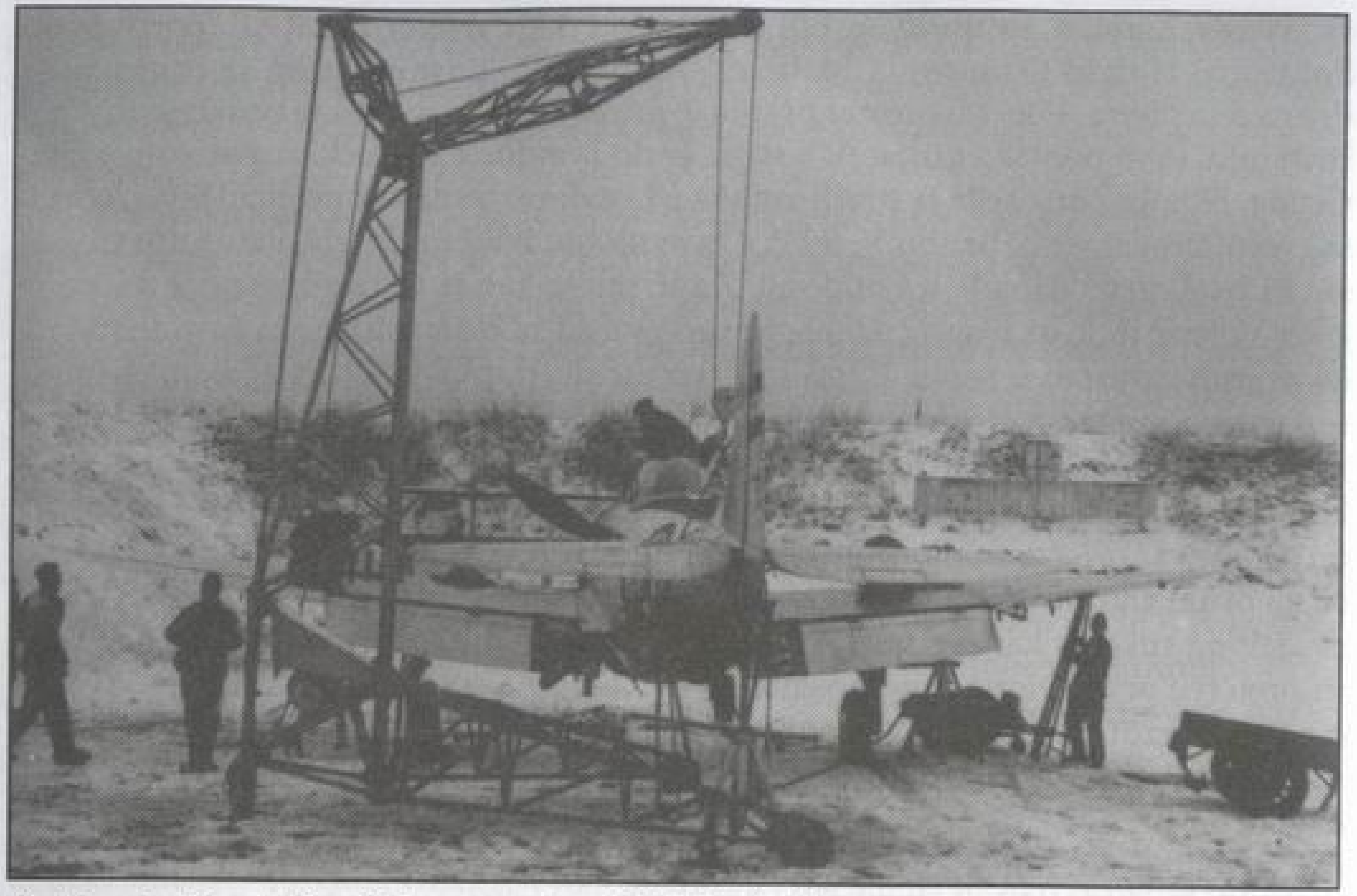
1 Izjava penz. general-potpukovnika Nikole Žutića autoru, septembar 1993; mr Bojan Dimitrijević, *Moskito u jugoslovenskom naoružanju 1951–1963, i deo*, n.n.

2 *Krila armije*, 1952; Izjava penz. general-potpukovnika Nikole Žutića autoru, septembra 1993. u Zemunu; *Narodni vojnik*, 169, 25. maj 1952.

3 *Tanderbolt na našem nebu*, Aerosvet 1952; *Za pobedu*, 193, 21. maj 1953.

4 Izjava penz. general-potpukovnika Nikole Žutića autoru, septembra 1993. u Zemunu.

5 Prema *Instrukciji za izvođenje obuke u komandama, jedinicama i školama Jugoslavenskog ratnog vazduhoplovstva u nastavnoj 1951/52.god.* (Komanda JRV – pov., 1951, 14), trebalo je da budu obrazovana dva centra za obuku na avionima F-47D i to u Puli i Skoplju.



Reglaža mitraljeza kalibra 12,7mm na avionu F-47D Tanderbolt u zimu 1952-1953. godine.

dok je u 1952. godini iznosio oko 30–40. Direktiva za obuku koju je donela Komanda JRV predviđala je sledeće zadatke:

– osposobiti pilote za dnevno i noćno letenje i potpuno ovladavanje tehnikom pilotiranja;

– osposobiti pilote u letenju bez spoljne vidljivosti i korišćenju radio sredstava za navigacije i probijanje oblaka uz link trener;

– za sve zadatke aerofoto i vizuelnog izviđanja za potrebe KoV i RV pod složenim uslovima: danju na svim visinama i noću na srednjim visinama i pod povoljnim meteo uslovima (u 21. diviziji isto ali i za potrebe RM).[1]

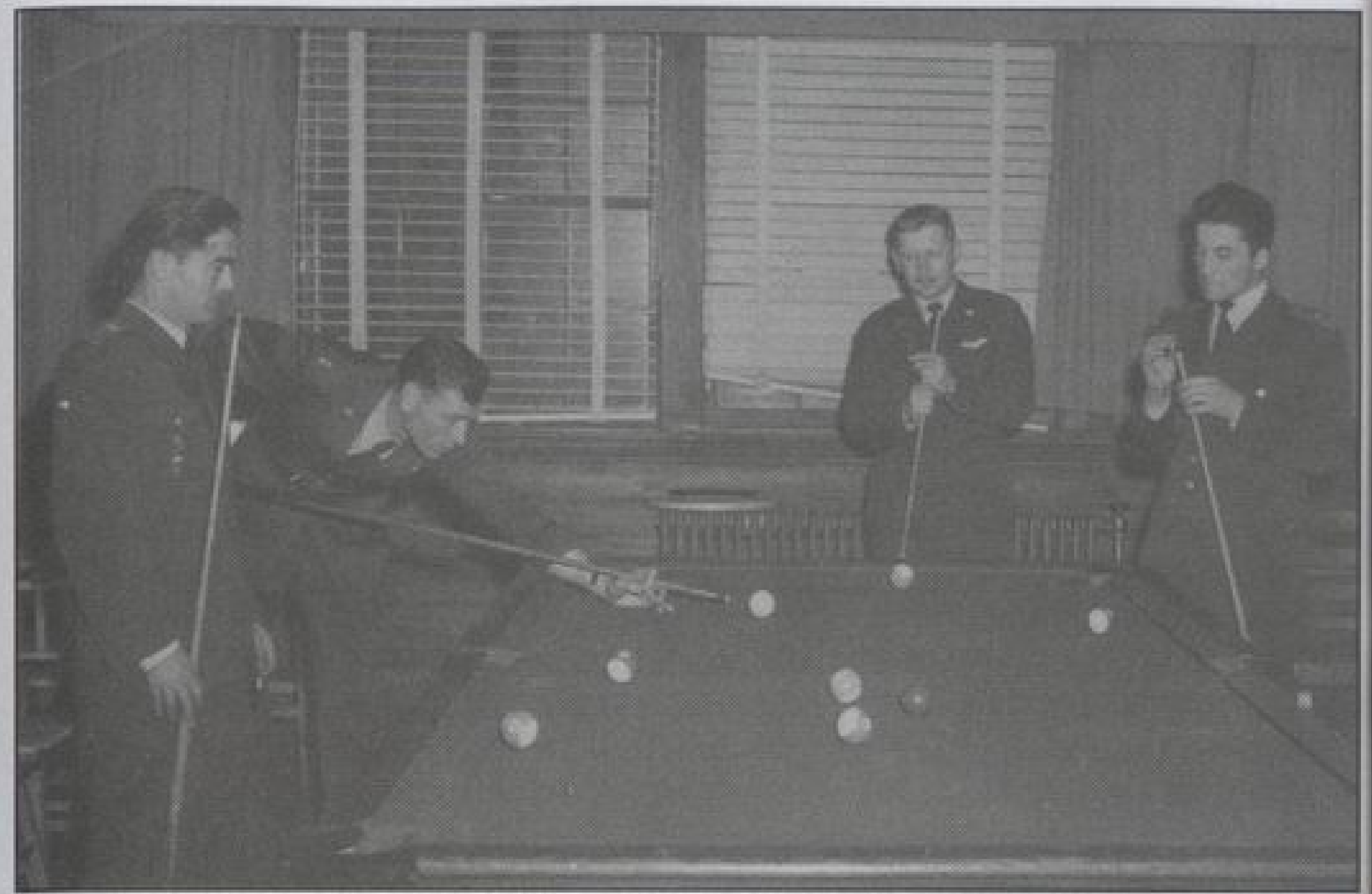
Obuka je bila intenzivna i po oceni stranih posmatrača nije se razlikovala od bilo kog vazduhoplovstva u sastavu NATO.[2] Tokom leta 1953. za predstavnike SAD 39. vd je organizovala vežbu u cilju „smotre postignutog uspeha na F-47D", na poligonu Ovče Polje. Pukovi su dejstvovali po grupama od 4 aviona. Sve bombe su bile u cilju „tako da su se predstavnici SAD divili i bili ushićeni uspehom".[3]

Radi preobuke na mlazne borbene avione septembra 1952. trojica iskusnih pilota su upućena na specijalni komandantski kurs (Squadron Leader Course) na mlaznoj avijaciji. Bili su to potpukovnik Milorad Ivanović, komandant 117. puka, pilot na domaćem S-49A i kapetani Veljko Lukić i Stevo Leka, koji su već prošli obuku u SAD na F-47D. Kurs je održan pri 48. lovačko-bombarderskom vingu u američkoj bazi Šomon (Chaumont) u Francuskoj. Ova jedinica će u ratu NATO

1 *Direktiva za izvođenje obuke u komandama, jedinicama i školama Jugoslavenskog ratnog vazduhoplovstva u nastavnoj 1951/52.god*, Komanda JRV – pov., 1951.

2 B. Dimitrijevic – M. Micevski, *Jets*, 4; *Čuvari našeg neba*, 259.

3 MJRV, k. 24, 7. Vak (1953).



Jugoslovenski i američki piloti u časovima opuštanja u jednoj američkoj vazduhoplovnoj bazi u jesen 1951. S leva na desno: kapetani Lukić, Simons, Burk i poručnik Perović.

pakta protiv Srbije 1999. godine biti nosilac glavnih dejstava avijacije na ciljeve oko Beograda i severne Srbije. Neki njeni piloti postići će i vazdušne pobede obarajući jugoslovenske pilote!

Na upućivanje naših pilota na preobuku uticala je i ocena američkih stručnjaka da je letački i tehnički sastav JRV uspešno ovladao klipnim avionima zapadnog porekla. Trojica Titovih pilota koji će biti prvi Jugosloveni (Srbi, Crnogorci) koji će leteti na mlaznim avionima, raspoređeni su u svaku od tri eskadrile ovog vinga opremljenih mlaznim avionima F-84G Tanderdžet. Oni su prošli obuku u tehničkoj učionici za školski mlazni avion T-33A, kojim je trebalo da prvo polete, a zatim isto i za Tanderdžete. Letačka obuka se sastojala od osnovnog letenja, figurno-akrobatskog i navigacijskog letenja. Usledila je borbena obuka: gađanje, raketiranje i bombardovanje ciljeva na zemlji i gađanje ciljeva u vazduhu. Ova trojka imala je za jugoslovenske pilote jedinstvenu priliku da sa američkim kolegama leti u svim meteorološkim uslovima iznad centralne Evrope, kao i da sa ostalim pilotima 48. vinga patrolira u blizini čehoslovačke granice. Krajem 1952. godine trojci se pridružilo još deset pilota koji su posle preobuke činili osnovni nastavnički kadar u Jugoslaviji za preobuku pilota JRV na mlaznu tehniku.[1] Sve

1 B.Dimitrijevic–M. Micevski, *Jets*, 1–2. U nekoliko zapaženih tekstova piloti koji su bili na preobuci za avion F-84G (Borivoje Petkov, Dinko Radman, Veljko Lukić, Albin Starc, Stjepan Čikeš) istakli su svoje utiske i razlike u letenju na mlaznim avionima. Opisana je obuka na avionu T-33, prelazak na Tanderdžet posle dva leta. Istaknuta je preglednost iz kabine jer je avion sa stajnim trapom tricikl, rad nogama je nepotreban jer avion nema aerodinamičkih momenata ("U tome sam u prvim letovima stalno grešio"), zvuk motora je drugačiji i njegova ekspolatacija je trebalo da se dobro izuči. Ukazani su i propusti usled nepoznavanja nove tehnike: pilot Radman leteo je sa neispravnim kiseoničkim uređajem jer to uopšte nije primetio, opisane su i neke novosti kao letenje po instrumentima, anti-G odelo ili crvena linija na brzinomeru, kritični mahov

ove grupe imale su prilikom školovanja probleme u prilagođavanju na obuku i život po zapadnim standardima, ali i peripetije kao što su zabrane da nose crvene petokrake ili teškoće oko ulaznih viza. Posle završenih kurseva ocene stranih instruktora su uglavnom bile povoljne za „Tito's jet jockeys" kako su nazvani u jednom magazinu.[1]

Dolazak mlaznih aviona uslovio je dalje promene u JRV. Komandant JRV general Ulepič istakao je u programskom tekstu *Pred novim zadacima* nove zahteve za letačko osoblje JRV: da svi moraju da savladaju znanje iz rukovanja novom tehnikom, kao i da se ne sme dozvoliti letenje pilotu koji napravi i najmanje greške prilikom proveravanja iz bilo koje radnje koju treba da izvede u vazduhu. Takođe, istaknuti su i novi zahtevi za tehničko osoblje.[2] Osnovna znanja iz tehnike pilotiranja mlaznim avionima sticana su na dvosedima T-33A. Zbog ozbiljnosti i komplikovanosti tehnike, u početku se prilazilo krajnje oprezno izboru pilota za letenje na mlaznim avionima. Vojno-lekarska komisija za letače nije imala jasne kriterijume za selekciju pilota za mlazne avione, pa je bilo razumljivo što se novoj stvari prilazilo na taj način. Kasnije, praksa je doprinela definisanju jasnih kriterijuma pri izboru pilota. Piloti su vrlo brzo osvajali novu tehniku. Čak je bilo slučajeva da su ispodprosečeni piloti koji su do tad leteli na klipnim avionima, vrlo dobro savladali tehniku pilotiranja mlaznim avionom. Na taj način je razbijena fama da za upravljanje mlaznim avionima piloti treba da poseduju izuzetne sposobnosti.

Sistem rada u Centru za preobuku bio je zasnovan na iskustvu već preobučenih pilota u američkoj bazi, koji su postali nastavnici. Komandant Centra za preobuku bio je potpukovnik Albin Starc, inače ratni as vazduhoplovstva NDH sa Istočnog fronta, gde je oborio 11 sovjetskih aviona.[3] Potpuna novost za sve pilote koji su dolazili na preobuku, pored toga što su bili zadivljeni mlaznim avionima, bila je letačka oprema, a naročito pilotska „anti-G" odela. Ubrzo posle dolaska Tanderdžeta u JRV, u posetu je stigao general-potpukovnik Hari G. Armstrong, načelnik saniteta američkog vazduhoplovstva. Američki general je posetio VMA i Vazduhoplovni medicinski institut. „Nije se ustezao da daje svoja mišljenja i vrlo korisne predloge u pogledu zadataka medicine u vazduhoplovstvu". Primio ga je i general Ulepič, a u domu RV održano je i predavanje o uticaju velikih brzina na pilote.[4]

Za letenje helikopterom u SAD je obučen samo jedan pilot JRV, kapetan Nikola Jović. On je po dolasku u Jugoslaviju 1954. godine bio jedini nastavnik za obuku u letenju na helikopterima u Pančevu.[5] Čini se da je najlakša preobuka bila u 119. transportnom puku na transportne avione C-47, pošto je u vazduhoplovstvu bilo

broj aviona F-84G, grupno letenje i dr. Pilotu Frandoliću se otvorila kabina na 8.000 metara, on se odvojio od grupe i sleteo, našta su Amerikanci povikali „Bravo Jugoslav". Opisana su i dejstva na poligonima u Nemačkoj, zajedno sa američkim pilotima. *Krila armije*, 239, 240, 241,244, 245, 13, 20. jun. 1. jul, 15. avgust, 1. septembar 1953; *Borba*, 17. maj 1953.

1 *Flying*, 6/1953; izjava penz. pukovnika Veljka Lukića autoru, april 1990.
2 *Krila armije*, 228, 15. mart 1953.
3 D. Savic & B. Ciglic Croatian Aces of World War 2, 82–83.
4 *Poseta general-potpukovnika Hari G. Armstronga...* Vojnosanitetski pregled, 5–6, 1953, 249–250; *Krila armije*, 240, 20. jun 1953.
5 Prema istraživanju Milana Micevskog.



Jugoslovenski i američki avijatičari neposredno po preletu jedne partije mlaznih F-84G Tanderdžet na aerodromu Batajnica.

nekoliko ovih tipova, kao i sovjetska verzija ovog aviona Li-2.[1]

U kasnijoj fazi programa MDAP 1954–1957. godine jugoslovenski vazduhoplovci prošli su niz specijalističkih kurseva u inostranstvu. Četiri pilota su obučena na kursevima za avione F-86E, pet na kursu slepog letenja, dva za RF-80C na kursu taktičkog izviđanja u američkim bazama u Nemačkoj ili SAD. Više grupa prošlo je različite kurseve obuke na radarima (obični i specijalni kursevi, odnosno kursevi za pojedine tipove koji su isporučeni JRV-u AN/TPS-1D, AN/TPS-10D, AN/FPS-8 i avionskih radara AN/APG-30). Bilo je kurseva i obuke iz vazduhoplovne medicine, meteorologije (za velike visine, prognostika i dr.), kontrole letenja. Ipak, najviše je obučavan tehnički sastav u skoro svim segmentima: održavanje mlaznih i klipnih motora, radio-uređaja, naoružanja, instrumenata, foto-kamera, konstrukcija, zemaljske elektronike i radio-uređaja, opravke vozila i tehničkog snabdevanja. Nekoliko oficira poslato je na školovanje u Višu vazduhoplovnu ili Višu aeronautičku školu u Parizu ili na usavršavanje engleskog jezika (general Bubanj) u London. Dvojica su bila i na višem obaveštajnom kursu u Teksasu. U nekoliko navrata grupe iz JRV obišle su američke vazduhoplovne baze u Nemačkoj. Prma dostupnim podacima, od kraja 1954. do juna 1957. ukupno je oko 160 vazduhoplovaca upućeno na razne specijalističke obuke u okviru MDAP.[2]

1 Istorija 119. vtrp, (Ratko Nikšić), 63.
2 Podaci za istorijat JRV, 1955 (kasnije 1956, 1957, 1958) MJRV. Na primeru dvojice pilota koji su upućeni na izviđački kurs u 66. izviđački ving USAFE u bazi Sembah u Nemačkoj (decembar 1954–april 1955), možemo da rekonstruišemo kako je izgledao tipičan primer obuke jugoslovenskih vazduhoplovaca u inostranstvu. Kapetani Nikola Žutić i Miloš Sinobad bili su određeni za ovaj kurs. Prethodno dobili su zadatak da za tri meseca nauče da lete mlaznim avionom i engleski jezik. U CZP-u su pre podne imali letačku obuku na T-33 i F-84G, a popodne učenje jezika. Obavezan uslov za prijem na kurs bilo je 200 sati leta na mlaznom avionu.

Dolazak mlaznih aviona uticao je i na niz drugih promena u JRV. Uz izmene navika i shvatanja kod letača i tehničara, preko infrastrukture koja se usložila ši- renjem skladišta, novih dužih pista, uvođenja sredstava za navigaciju, različite elektronike i sistema radarskog obezbeđenja.

Epoha vojne pomoći bila je i epoha velike otvorenosti Titove armije, naročito posle perioda savezništva sa armijama iza gvozdene zavese. Najspektakularnije su bile vazduhoplovne i pomorske posete. Jedna od najspektakularnijih poseta posle 1945. godine, bila je poseta brodova 6. američke flote 11. septembra 1952. godine. Nosač aviona *Koral Si* ("jedan od tri danas najveća nosača aviona", kako je istakao časopis *Jugoslovenski mornar*), teška krstarica *Salem* i četiri razarača uplovili su u splitsku luku. Na brodovima su bili komandant 6. flote viceadmiral Kesedi, ko- mandant 6. divizije nosača aviona kontraadmiral Braun i komandant 18. eskadre razarača kapetan bojnog broda Karpenter. Tito je 12. septembra sa svojim admi- ralima i pratnjom, dočekan počasnim plotunima, došao na nosač aviona *Koral Si*. Nosač je isplovio do Hvarskog kanala, a admiral Kesedi je upoznao goste sa taktikom upotrebe nosača aviona i svojim pogledima o mogućnosti nosača aviona u odbrani Sredozemlja. Usledila je vežba sa 12 mlaznih lovaca tipa *Benši* i 53 kli- pna lovca tipa *Korzer*. Tito i njegovi oficiri imali su prilike da prvi put vide i nosač aviona sa svim uređajima – katapultom za izbacivanje aviona, a konačno po prvi put i mlazne avione u akciji. Jugoslovenski zvaničnici i novinari merili su vreme i dužinu poletanja aviona i upoznavali načine funkcionisanja tako komplikovane mašinerije. Prvo je izvedeno gađanje na metu u vazduhu, a zatim su se grupe američkih aviona izvele raketiranje i bombardovanje. Jugoslovenima je prikazano i dejstvo napalm bombi. Pre ateriranja formacija od 38 Korzera ispisala je svojom formacijom slovo T na nebu, a zatim su avioni sleteli. Jugoslovenski oficiri bili su impresionirani američkim pilotima: „Iako su mladi...piloti su pokazali odličnu uvežbanost". Bila je to prva vežba ovakvih razmera u Jadranu.[1]

Posle vrlo uspešne turneje „dobre volje" po Južnoj Americi, Britansko vazdu- hoplovstvo (RAF) odlučilo je 1954. godine da organizuje sličnu turneju i svoj novi dvomotorni bombarder Kanbera predstavi južnoevropskim zemljama NATO.

od kojih 1/3 u IFR uslovima. Ova dvojica pilota su sa svega po 30 sati naleta otišli na preobuku, a pismeno su potvrdili da imaju predviđen nalet. Piloti iz Grčke i Turske, koji su sa njima bili na kursu, imali su daleko veći nalet. „Redovnom linijom" do Šatoroa, piloti su preko baze u Firstenfeldbriku došli u Sembah. Posle dobrodošlice usledio je detaljan medicinski test, a zatim test poznavanja aviona (RF-80C izviđačka varijanta osnovnog aviona iz kojeg je razvijen T-33A). Jugoslovenski piloti su imali problem sa popunjavanjem formulara jer iako su poznavali avion, procedure i termine, nisu znali korektno da ih napišu. Još jedan od problema bila je komunikacija sa kontrolnim tornjem, jer je sve izgovarano van uobičajene forme (nekakav sleng ili duža objašnjenja pričinjavala su teškoće jugoslovenskim pilotima). Tako je kapetan Sinobad došao u komičnu situaciju kada, zbog lošeg vremena, nije uspeo da sleti u Sembah nego je morao da leti na susedni aerodrom u Rajna-Majni. Ne znajući da objasni kontrolnom tornju sleteo je bez ikakvog kontakta. Usledila su duga objašnjavanja ko je on, da nije emigrirao i slično, sve dok nisu kontaktrali ving u Sembahu. Posle letačke obuke, usledila je i obuka u izviđanju (različita aerofoto snimanja objekata, luka, pruge i dr.), koja je zbog lošeg vremena morala biti produžena. Na ovom kursu najbolji je bio kapetan Žutić, koji je čak sa svojim komandirom flajta Kirkpatrikom izvršio koso snimanje dela istočnonemačke teritorije. Prema izjavama Nikole Žutića i Miloša Sinobada autoru, septembar 1993; Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 7. april).

1 *Borba*, 13. septembar 1952; *Čuvar Jadrana*, 14. septembar 1952, 6; *Narodni borac*, 170, 28. septembar 1952. Prema sećanju Miljenka Lipovšćaka, komandanta 103. izviđačkog puka, on je na izviđačkom avionu Moskito izvršio zadatak aero-fotografisanja nosača Koral Si ispred splitske luke. Napravio je dve fotografije, jednu iz brišućeg leta dolazeći iz smera Splita, a drugu sa veće visine leteći iz smera Zadra. Tihomir Likso, *Letačka karijera Miljenka Lipovšćaka 1939–1980*, Nova Gradiška 1999, 53–54.



Lovci- bombarderi tipa Korser na nosač aviona Koral Si impresionirali su jugoslovenske posmatrače na čelu sa maršalom Titom posle pokaznih dejstava na Jadranu.

Pored promotivnog interesa, cilj je bio i zbližavanje vazduhoplovstava u okviru NATO pakta. Za turneju je određeno šest aviona tipa Kanbera B.2 iz 27. skvadrona RAF, sa pratnjom dva transportna aviona tipa Hastings. Komadant cele ekipe bio je vazduhoplovni general-major Vitli, komandant 1. grupe Bombarderske koman- de RAF. Ovaj tim je doleteo na aerodrom Batajnicu iz Turske 15. juna 1954, gde ih je dočekao komandant 7. vazduhoplovnog korpusa general Lazarević. Kanbere su se postrojile uz dugački niz jugoslovenskih mlaznjaka F-84G. Sa neskrivenim zadovoljstvom su slušali pohvale jugoslovenskih pilota o britanskom Moskitu MK 38, koji je stajao uz njihove mlaznjake. Jedna grupa starešina JRV imala je priliku da 17. juna leti sa Britancima u Kanberama, a zatim je usledio veliki vazduhoplov- ni miting pred hiljadama Beograđana koji su došli na aerodrom. To je za Britance bilo dodatno iznenađenje, jer ranije nisu nastupali pred tolikom publikom, pa su pružili efektan letački program. Predveče, Kanbere su protutnjale iznad samog Beograda u više navrata u znak pozdrava i zahvalnosti Beograđanima na odlič- nom prijemu. Sledećeg dana 27. skvadron je produžio za Maltu. Po povratku u Britaniju, general Vitli je istakao drugarski duh između pripadnika RAF-a i šest vazduhoplovstava NATO koje su obišli. Njegova izjava indirektno govori o tome da je jugoslovensko vazduhoplovstvo bilo smatrano tada za deo NATO, iako to

formalno nije bilo. Posebno je istakao veličanstven prijem u Jugoslaviji i publiku koja se masovno skupila da posmatra njihov program. Interesantno je da je kod većine posada na letačkim odelima primećena i jugoslovenska petokraka![1]

Jugoslovenski armijski krugovi posebno su obraćali pažnju na primere pozitivne percepcije JNA u tom periodu. Često su navođeni citati iz zapadne štampe koji govore u korist pozitivnog imidža Titove armije ("Jugoslovenska Armija je bila onda sasvim nepoznata, neobična vojska za strani svet. Zaista tako je bilo onda. A danas?"). U septembru 1953. britanski vazduhoplovni časopis *Flajing Rivju* na četiri strane je vrlo dokumentovano i sa jedanaest fotografija doneo reportažu o Jugoslovenskom ratnom vazduhoplovstvu, pod naslovom „Titove vazduhoplovne snage". Pisac reportaže je bio čuveni vazduhoplovni publicista Viljem Grin. Ovaj objektivno napisan članak, ako se zanemare izvesne netačnosti, dao je dosta povoljnu sliku o tehničkom razvoju JRV. Osnovna ideja članka jeste da Jugoslavija gradi nezavisno vazduhoplovstvo u cilju spremnosti da se odupre agresoru i da bi to vazduhoplovstvo bilo veran i pouzdan saveznik u eventualnom sukobu. „Drago nam je što se u časopisu engleskog vazduhoplovstva pojavio jedan tako zapažen članak o našoj avijaciji. Ovo nije prvi put da strana štampa piše objektivno o avijaciji i oružanim snagama naše zemlje, ali nam je ipak mio svaki novi korak u tom pogledu. Našim čitaocima su već poznati vrlo laskavi napisi koje su na primer o našim pilotima na preobuci u inostranstvu objavili poznati listovi kao što su američki „Nju Jork Herald Tribjun", „Stars end Strajps" i drugi, zatim razni dnevni listovi i periodični časopisi Engleske, Francuske i drugih zemalja. U svim tim listovima jednodušno se ističe visoki letački kvalitet jugoslovenskih vazduhoplovaca, njihova ljubav prema svom pozivu, sposobnost brzog ulaženja i vešto ovladavanje savremenom tehnikom".

3.4 NEOBJAVLJEN RAT NA GRANICAMA 1949–1953

Najveći deo sukoba sa državama i armijama Informbiroa odigravao se na granicama Jugoslavije. Granice su tako postale linija fronta, i to one koje su do tog trenutka spajale Jugoslaviju i njene susede iz istog ideološkog tabora. Granični incidenti počeli su po objavljivanju Rezolucije IB i karakteristični su za period posle 1950, pogotovo za razdoblje 1952–1953. godine kada se na jugoslovenskim granicama pojavljuju i mlazni lovci sovjetskog i satelitskih RV. Prema jugoslovenskim statistikama, od jula 1948. do maja 1954. ukupno je bilo 246 povreda vazdušnih prostora.[2] Pored vojnih vazduhoplovstava okolnih država, česte povrede vazdušnog prostora činili su avioni Aeroflota i mađarskog Masovleta leteći komercijalne letove preko Jugoslavije za Tiranu.[3]

1 *Canberra Tour*, Flight 4 June 1954, 718–719; *Canberras' European Tour*, Flight, 18 June 1954, 781; *Canberra Tour-Continued*, Flight, 25 June 1954, 813; *Return to Scampton*, Flight, 2 July 1954, 5. *Canberras return*, The Aeroplane, July 2, 1954.

2 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 12, 67–68 (Uprava bezbednosti SSNO, Istorijski razvoj službe bezbednosti OS SFRJ, knj. 50–51). *Kampanja protiv FNRJ 1948–1958*, Uprava za moralno-političko vaspitanje JNA, (za službenu upotrebu), oktobar 1958, 65.

3 *Bela knjiga o agresivnim postupcima vlada SSSR, Poljske, Čehoslovačke, Mađarske, Rumunije, Bugarske i Albanije prema Jugoslaviji*, MIP FNRJ 1951, 386–9.

U interesantne slučajeve spada upad jednog bugarskog aviona u rejon Vetranja, koji je mitraljirao jugoslovensku teritoriju.[1] Registrujemo i protest Albanije Jugoslaviji iz februara 1952, zbog povrede vazdušnog prostora 21–22. februara i paljbe na albansku stranu 22. istog meseca. Bugarska je uputila protestnu notu deset dana kasnije, navodeći po danima 6 povreda vazdušnog prostora. Pedantni jugoslovenski statističari graničnih incidenata izbrojali su u maju 1952. godine 5 povreda vazdušnog prostora. Sredinom juna Albanija je uputila notu Jugoslaviji zbog toga što je jugoslovenski avion noću nadletao albansku teritoriju u rejonu Lješ – Flora – more, bacajući letke i propagandni materijal. Tom prilikom je i albanska protivavionska artiljerija otvorila vatru.[2]

Severoistočno od Subotice 14. jula 1952. desio se prvi slučaj povrede jugoslovenskog vazdušnog prostora od strane satelitskih mlaznih lovaca. Ovaj avion se nalazio u Jugoslaviji oko tri minuta, leteći na visini oko 2000 metara. Bio je to Mig-15, a *Krila armije* su pisala da je avionom verovatno pilotirao ruski pilot.[3] U jednom slučaju jula 1952. mađarski avion je nadletao deo vazdušnog prostora FNRJ. Kada se vratio na mađarsku stranu, na njega je otvorena demonstrativna protivavionska vatra. Taj sistem praktikovan je na mađarsko- jugoslovenskoj, ali i na bugarskoj granici tokom oktobra. Mlazni avioni su uletali na ovu stranu, a u povratku otvarana je vatra sa zemlje na avione koji „dolaze iz Jugoslavije". Udeo mlaznih lovaca u broju povreda vazdušnog prostora iz Mađarske i Bugarske rastao je krajem 1952.[4] Dana 27. avgusta jedan albanski avion viđen je nad Koritnikom. U toku septembra registrovane su u više navrata povrede vazdušnog prostora kod Đakovice, Debra, Dimitrovgrada i duž granice sa Mađarskom. „Po provokacijama nad našim vazdušnim prostorom naročito se ističu Mađari, koji šalju višemotorne avione u pratnji lovaca... Svakako da se nadletanja vrše po naređenju Moskve. Jer, nadletanja se vrše, može se skoro reći, po izvesnom redosledu. Tako u jednom periodu imamo više provokacija na južnoj granicama, dok ih na severu ima manje ili obrnuto. Sem osmatranja naše teritorije verovatno da su ovi avioni snabdeveni i sredstvima za snimanje, ranije su o tome dali podatke prebegli rumunski avijatičari".[5] U periodu 8–9. oktobra mađarski avioni povredili su vazdušni prostor u rejonu Virovitice, Horgoša i drugih lokacija. U slučaju koji se desio 9. oktobra identifikovani su avioni Mig-15. Kasnije, 21, 22. i 27. oktobra iz Mađarske je izvršeno osam povreda vazdušne teritorije, u nekoliko navrata registrovano je uletanje formacija 2 – 4 mlazna aviona Mig-15. Pre podne 26. oktobra na više rejona oko i iznad Pirota i Dimitrovgrada bugarski avioni povredili su jugoslovenski vazdušni prostor. I u toj provokaciji registrovani su avioni tipa Mig-15. Provokacija ovim avionima bilo je i 5. novembra iznad Podravske Slatine i drugde na tom pravcu. Beležimo i vazdušnu provokaciju jednog bugarskog aviona koji je 17. decembra nadletao jugoslovensku teritoriju trasom Kalotina – Dimitrovgrad – Pirot – Bugarska. Nedelju dana kasnije zabeležen je još jedan bugarski

1 Videti: *Krila armije*, jun 1952, za detalje.

2 Bugarske vojne novine: *Narodna voiska*, br. 1088, 16. mart, 1119, 22. februar, 1125, 29. april 1166, 14. jun 1952; *Narodna armia*, 25. januar 1953, 1407, 20. mart 1953; 1432 30. april 1953.

3 *Krila armije*, 196, 27. jul 1952.

4 *Narodna odbrana*, 30, 26. jul; 43, 25. oktobar; 44, 1. novembar1952.

5 Videti *Krila armije*, novembar-decembar, za detalje.

prelet, kao i sedam upada mađarskih aviona.[1] Za pet vazdušnih povreda izvršenih 23. decembra upućena je posebna nota.

Jedna jugoslovenska nota pokazuje intenzitet vazdušnih povreda iz Mađarske u 1953. godini: 26. februara tromotorni (?!) bombarder u rejonu Subotica – Kelebija; istog dana dva Mig-15 kod sela Riđica; zatim tri kod Sombora; sutradan, 27. četiri dvomotorca u dva navrata kod Lendave; zatim u rejonu Gakovo–Batina – Sombor; potom kod Topolja; četiri Miga-15 kod Čakovca i Koprivnice. Dakle, u dva dana došlo je do serije povreda na celom vazdušnom frontu. Avioni su leteli na visini 5000–6.000 metara i ulazili u dubinu FNRJ od 250 m do 6 km. Mađarski avioni povredili su jugoslovenski prostor: 11. marta kod Donje Lendave; zatim jedan dvomotorac kod Đurđenovca; jedan Mig-15 kod Ždala pikirao je na karaulu kod Ferdinandovca i kod Skrluče ispalio jednu crvenu raketu; jedan avion je uleteo u susedni rejon i ispalio šest raketa koje su zapalile salaš br. 912 zadruge Crvena zvezda.[2]

Početkom avgusta 1953. nagovešteno je postepeno smirenje na granicama. U Somboru je održana jugoslovensko-mađarska konferencija, a dvadesetak dana kasnije o istoj temi je razgovarano sa albanskom stranom. Na taj način su nastavljeni razgovori prekinuti 1949.[3] Krajem juna 1953, održan je sastanak na jugoslovensko-bugarskoj granici na kojem su obe strane izmenjale koverte sa detaljima incidenata na granici.[4] Da se nešto menja u odnosima na granicama, pokazivala je i decembarska razmena 1953. godine. Vodnik JNA Petar Kevc, koji je zalutao na bugarsku teritoriju i bio uhvaćen, razmenjen je 12. decembra 1953. za zalutalog bugarskog pilota i njegov avion koji se spustio u Jugoslaviji.[5] Dva aviona tipa Jak uletela su 3. oktobra u jugoslovenski prostor kod Krive Palanke. Jedan od ta dva bugarska aviona spustio se na aerodrom u Skoplju u 8,45 časova, „dok se drugi izgubio u nepoznatom pravcu“. Njegov pilot je zatim zamenjen za pomenutog zalutalog jugoslovenskog graničara.[6]

Na drugoj strani Jugoslavija je prećutno mogla da se osloni na akcije zapadnih obaveštajnih službi. Posebno pošto je procenjeno da napad Sovjeta predstavlja ozbiljnu mogućnost, kako je ocenjeno marta 1951, u jednoj nacionalnoj obaveštajnoj proceni koja je stigla predsedniku Trumanu na sto. Zbog toga je Trumanova administracija odobrila preventivne destabilizujuće akcije prema jugoslovenskim susedima –satelitima. U tom periodu američki izviđački avioni dejstvovali su iznad Mađarske, u rejonu granice sa Jugoslavijom, zatim iznad Rumunije i Bugarske. Međutim, ponekad su i američki civilni Kliperi (u ovom slučaju, koji su leteli na pravcu Beograd–Atina) „zastranjivali“ sa propisane rute prelećući bugarsku granicu. Takvih slučajeva bilo je noću 11. maja, 21. juna i 13. decembra 1951. godine. Avioni su leteli preko Belasice, Berova i Krive Palanke, a zatim ulazili u bugarsku teritoriju i ponovo se vraćali u Jugoslaviju. U tim slučajevima Bugari su čak otvarali vatru na američke avione sa zemlje. Jugosloveni su početkom 1952. godine upozorili Amerikance na te slučajeve.[7] Da je trebalo biti oprezan sa satelitima, govorio je slučaj američkog vojnog aviona C-47, koji je oboren na letu Erding (Nemačka) – Beograd. Avion je prevozio potrepštine za američko vojno predstavništvo u Beogradu i izgleda da je na delu leta kroz Jugoslaviju ušao u mađarsku teritoriju. U rejonu Pečuja presreli su ga sovjetski lovci i prizemljili, a posadu zarobili.[1]

Najspektakularniji prebezi sa satelitske strane u Jugoslaviju bili su izvedeni avionima (uostalom, kao i oni sa jugoslovenske). Daljina nije predstavljala prepreku: iz nastavnog centra Vjaznik u Ukrajinskoj SSR prebegao je jedan avion DOSAAF-a u Jugoslaviji.[2] Dana 13. marta 1952. u 10,25 časova na zemunski aerodrom sleteo je rumunski Henkel-111 (oznake: AG-58). Iz njega su izašli politički komesar puka, jedan stariji poručnik, pilot i tri člana posade – svi iz 17. bombarderskog puka u Brašovi. Izjavili su da su pobegli „zbog neslaganja sa nenarodnom politikom i policijskim režimom koji sprovodi današnja rumunska vlada i zatražili azil od naših vlasti“.[3] Amerikanci u Beogradu su odmah reagovali. Međutim, i pored nekoliko zahteva američkih vojnih predstavnika u Beogradu da im se omogući razgovor sa ovim posadom, Jugosloveni nisu odobrili kontakt (bar u prvo vreme), objašnjavajući da bi bilo „politički nezgodno da budu ispitivani od Amerikanaca“. Po mišljenu jugoslovenske strane, rumunskim vazduhoplovcima je prvo trebalo dati azil, a zatim bi oni po svojoj slobodnoj volji odlučili sa kim će da razgovaraju. Razočaranim američkim oficirima sugerisano je da mogu da postave pitanja pismenim putem, a da će rezultate ispitivanja i oni dobiti.[4]

Petog jula 1952. oko 8 časova izjutra dva rumunska Meseršmita-109 preletela su u Jugoslaviju. U jednom je bio kapetan Georgiju Juo a u drugom potporučnik Boris Konstantin, obojica pripadnici 180. lovačkog puka. Oni su poleteli sa aerodroma Lugoš i preleteli granicu. Načelnik štaba tog puka kapetan Juo se spustio kod Petrovca na Mlavi u avionu br. 363, a potporučnik Konstantin kod Alibunara. On je prilikom sletanja oštetio avion na čijem se trupu nalazio br. 319. Rumuni su se razdvojili pred prelet u Jugoslaviju da bi bili manje uočljivi. Nekoliko dana kasnije ova dvojica su viđena u uniformama bez oznaka kako šetaju Terazijama (kako se vidi na slici u *Borbi*).[5] Prema sećanju Miljenka Lipovšćaka, koji se upoznao sa rumunskim pilotima, kapetan Juo je otišao iz Jugoslavije i postao pilot američkog vazduhoplovstva, kako mu je ispričao jednom prilikom dok je na svom

1 *Borba*, 9, 12. mart, 16. jul, 26. avgust 12, 27, 29. oktobar, 7. novembar, 21, 25. decembar1952.
2 *Isto*, 24, 29. januar, 1, 5, 14. mart 1953.
3 *Borba*, 8, 25. avgust 1953.
4 *Za pobedu*, 197, 15. jul 1953.
5 Mita Miljković, *Burne diplomatske godine, iz sofijskog dnevnika 1953–1956*, Beograd 1995, 45 i 50.
6 *Borba*, 4. oktobar 1953.
7 DA SMIP, str. pov. 1952, f-15, 1, 117/9.

1 *Text of notes presenting formal diplomatic claims by the United States against the Soviet and Hungarian Goverments in the case of the four American airmen and the C-47 broght down in Hungary on November 19, 1951*, DA SMIP, 1953, f-79,4. (brošura). Avion br. 43 16026 pripadao je 85th Air Depot Wingu baziranom u Erdingu, jedinici koja je iz ovog zavoda snabdevala sva vojna i diplomatska predstavništva SAD u Evropi, Africi i Aziji.
2 *Mir Aviacii* 2/1997, 20.
3 *Narodna odbrana*, 11, 15. mart 1952; *Borba*, 15. mart 1952.
4 DA SMIP, str. pov. 1952, f-14, 8, 447; isto, f-15, 2, 496/25, 26.
5 *Krila armije*, 194, 13. jul 1952; *Borba*, 6, 7, 13, 15. jul 1952. Rumunski piloti su dali izjave o sastavu svog puka, prisustvu sovjetskih vazduhoplovaca, aktivnostima rumunskog vazduhoplovstva i drugim interesantnim novostima za Jugoslovene. Između ostalog, u ovom puku je bio i jedan izviđački avion Aero 45 namenjen za avio-snimanje. Avion je od 24. aprila, od kada se 180. puk prebazirao na aerodrom Lugoš, napravio oko 40 sati letenja u izviđačke svrhe, ulazeći više puta u jugoslovenski prostor ili leteći u blizini granice. Krajem maja na isti aerodrom doleteo je i jedan specijalizovani dvomotorac Li-2 sa sovjetskom posadom. On je iz Rumunije preletao u Mađarsku, a odande uletao u Jugoslaviju i preko nje – snimajući vraćao se u Rumuniju. Avion su pratili isključivo sovjetski lovci. Prema ovim pilotima rumunski vazduhoplovci imali su zonu zabrane letenja 25 km uz granicu sa Jugoslavijom., Oni su posvedočili da mlazni Mig-15 već baziraju u Rumuniji, i to jedan (sovjetski?) puk u Krajovi, i drugi koji se tih dana preoružavao u Karakalu-Deveselu.



Mlazni avion Jak 23, kojim je jedan rumunski avion prebegao u Jugoslaviju ispitivan je u VOC-u ali je predat i američkom vazduhoplovstvu, koje ga je ispitivalo u bazi Rajt-Peterson u Ohaju.



Maršal Tito sa zanimanjem je razgledao prebegli Mig-15 koji je bio na ispitivanju u VOC-u.

velikom gliseru plovio Jadranom.[1] Jugoslovenska strana je 19. jula povodom tog slučaja uputila notu Rumuniji u kojoj je odbila da vrati rumunske pilote, jer su dobili azil u Jugoslaviji. U noti je zahtevano da se vrati avion JRV tipa Biker (ev. broj 0856) koji je, kako se navodi, 10. decembra 1950. zalutao u Rumuniju. Ranije su tim povodom upućene dve note rumunskoj strani, ali je ona kao uslov za vraćanje ovog aviona tražila da joj Jugosloveni predaju pilota Vajku Aurela koji je ranije dobio azil u Jugoslaviji.[2]

Za Jugoslovene su bili najznačajniji preleti mlaznih aviona. Rumunski pilot Dijakonu Mihai prebegao je 24. jula 1953. na mlazom lovcu tipa Jak-23 u Jugoslaviju i zatražio azil. Vest o tom događaju objavljena je čitavih 35 dana kasnije. [3] Nešto kasnije u Jugoslaviju je zalutao je i jedan mlazni avion tipa Mig-15 (broj 25). Avion Jak-23 bio je potpuno neoštećen, a Mig-15 je prilikom prinudnog sletanja oštetio jednu nogu stajnog trapa i deo krila. U najvećoj tajnosti Mig-15 je popravljen, a zatim su u VOC-u ispitane osnovne osobine oba aviona.[4]

Avion Jak-23 predat je Amerikancima koji su ga testirali u bazi Rajt-Peterson u Ohaju. Posle testiranja vraćen je transportnim avionom C-124 Globmaster „kooperativnom vlasniku u Istočnoj Evropi". Ove probe ostale su tajna za američku vazduhoplovnu istoriju više od 40 godina.[5]

3.5 VAZDUHOPLOVSTVO U TRŠĆANSKOJ KRIZI 1953

Tokom 1952. godine i kasnije došlo je do dodatnih formacijskih promena zbog početka isporuka vojne pomoći. Formirane su nove jedinice od tehnike koja je došla sa Zapada (150. i 184. puk). Februarskim organizacijskim promenama 1953. formirana je komanda još jednog avio-korpusa, 7. u Beogradu (za istočni deo države), kao i nekoliko drugih vazduhoplovnih jedinica za potrebe novog korpusa, među kojima i 63. desantna brigada u Mostaru.[6] Izviđački pukovi su osamostaljeni, VOC je izašao iz VTI, manji broj jedinica je predislociran a neke ratne formacije ukinute. Najvažnija odluka je bilo formiranje 14 vazduhoplovnih baza, tada „osnovnih i najnižih združenih jedinica pozadine vazduhoplovstva" koje su imale zadatak da obezbede održavanje celokupne avijacije na jednom aerodromu.[7] Vazduhoplovna baza je formirana kao jedinica zadužena za borbeno i pozadinsko obezbeđenje vazduhoplovnih jedinica, preuzevši ulogu ranijih vazduhoplovno-tehničkih bata-

1 T. Likso, *n.d.*, 53.
2 *Borba*, 19. jul 1952
3 Borba, 29. septembar 1953.
4 *VOC 1923-2003*, 48. Mig je u centar stigao sa oštećenjem trupa sa donje strane, što je popravljeno. Na ovim avionima leteli su kapetani Vodopivec (na Jaku – 17 letova sa 8,27 č; 6 letova na Migu u trajanju od 2,40 č) i Todorović (na Jaku 3 leta sa 1,14 č; 3 leta na Migu u trajanju od 1,56 č), dok je kapetan Prebeg leteo samo na Jak-23 (1 let od 20 minuta). Sačuvani podaci pokazuju da je ispitivano streljačko naoružanje. Detaljnije videti: Arhiva VOC-a.
5 *US MIGs*, Air Forces Monthly, June 2001, 22.
6 Brigada je formirana u Šapcu, a transportni kapaciteti JRV (119. puk) bili su u Zemunu. Zanimljivo je da nar. pov. 42 NGŠ od 12. januara 1954. (registar naređenja III uprave GŠ) navodi da je 63. vdbr predsilocirana iz Mostara u Novi Sad, a jedan bataljon u Šabac.
7 MJRV, k.24 7. VaK (1953).

ljona koji su do tada načelno održavali po jedan puk. Do danas su te vazduhoplovne baze ostale sa istom funkcijom, samo modifikujući unutrašnju strukturu. Tim preformiranjem i stvaranjem jedinstvenog opsluživanja, održavanja i pozadine na jednom aerodromu, završena je epoha primene sovjetskog modela organizovanja vtsl, koja je u slučaju JRV dovodila do udvajanja službi i organizacija, onda kada je na jednom aerodromu bilo više vtb. Kroz formu vazduhoplovne baze rešeni su problemi zajedničkih objekata na aerodromu, specijalizovanih sredstava, garnizonske službe i drugog. Baze su nastale odmah, u drugoj polovini februara i početkom marta 1953. Formiranjem vazduhoplovnih baza je obezbeđen osnov za princip univerzalnosti i teritorijalne nadležnosti, koji će kasnijim razvojem avijacije biti usavršavan. [1] Takav pristup bio je u funkciji tadašnjih projekcija budućeg rata, ali je i više odgovarao ekonomskim mogućnostima vazduhoplovstva. Takođe, taj princip predstavljao je bitan faktor za obezbeđenje aerodromskog manevra avijacije, čija je intenzivna primena počela od 70-ih godina. Tri preostale vazduhoplovne zone (41. zona u Skoplju je rasformirana) dobile su nadležnost materijalno-tehničkog obezbeđenja dva VaK-a i kasnije formiranog LŠC-a, u čijim sastavima su se i nalazile do rasformiranja.[2] U septembru iste godine formiran je Letački školski centar u Mostaru, kao osnovni školski sastav u RV. U njegov sastav ušli su školski avio-pukovi, a prvi put su u njegovom sastavu formirani i tzv. teorijski školski pukovi. Tom naredbom reorganizovano je i vazduhoplovno školstvo.[3]

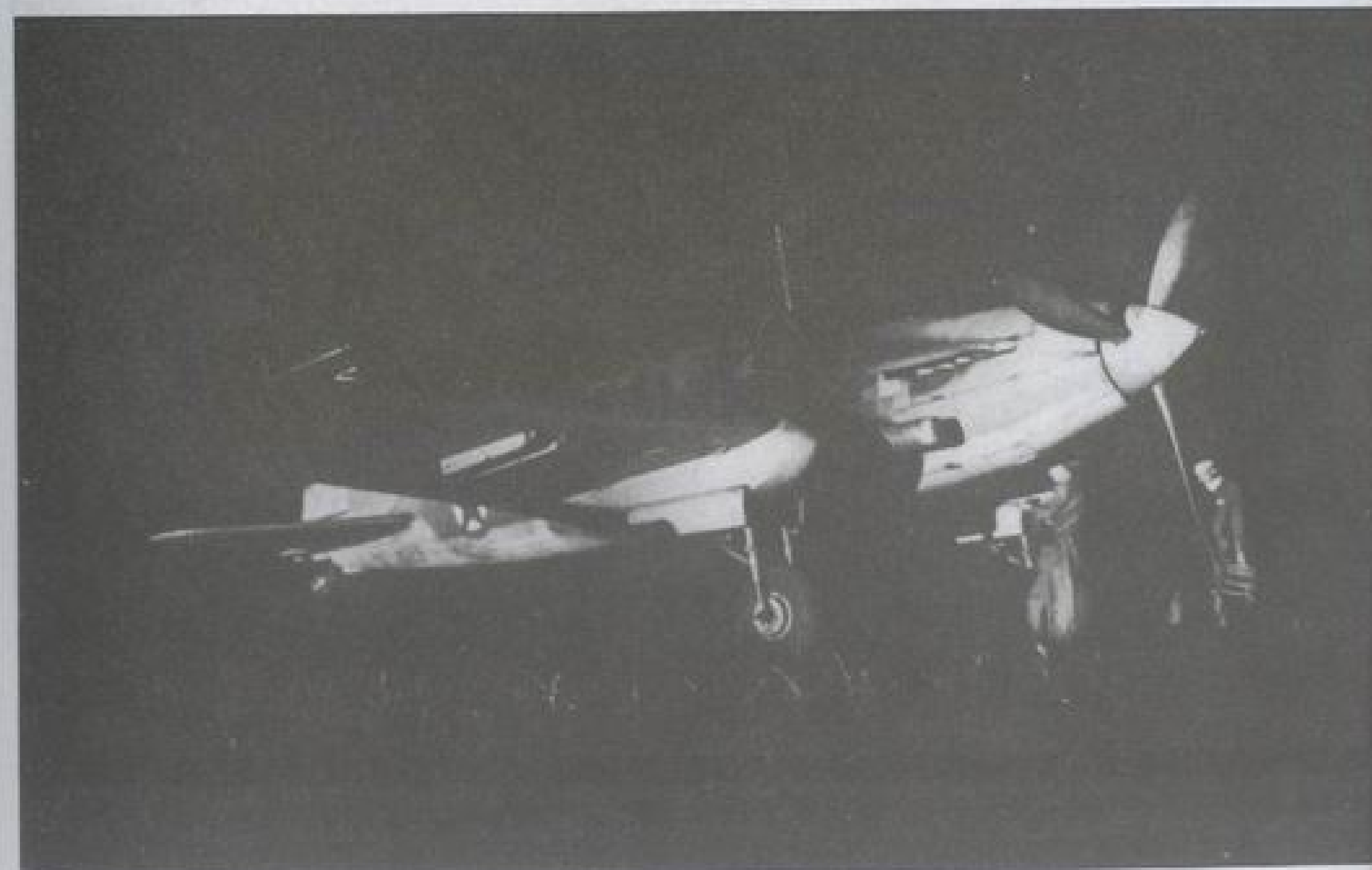


Komandant 117. puka potpukovnik Milorad Ivanović prima zastavu za svoj puk iz Titovih ruku.

Značajan događaj bila je i predaja zastava pukovima JRV. Prva tri puka koji su, 21. maja 1952, dobili zastave iz ruku maršala Tita bili su 111, 116. i 117. puk. Plameni govor komandanta potpukovnika Milorada Ivanovića završen je rečima: „*...neprijatelj je može uzeti samo iz mrtvih ruku poslednjeg borca 117. puka!*"[4] Sledeće, 1953. godine na isti dan u Batajnici zastave su primili komandanti preostalih 16 borbenih pukova JRV.[5]

Tih godina jugoslovensku vojno-političku situaciju opterećivalo je nerešeno tršćansko pitanje, čija je dramatična kulminacija usledila u jesen 1953. Najveći deo vazduhoplovnih snaga JNA, koje bi učestvovale u odbrani Slovenačkog primorja ili eventualnoj akciji na Trst, našao se daleko od bilo kakve angažovanosti u toj fazi krize. Najveći deo snaga JNA koncentrisanih u zapadnoj polovini Jugoslavije, 5. vojna oblast i 3. vazduhoplovni korpus, bile su već od sredine avgusta 1953. angažovane u pripremama za izvođenje manevra. Sticajem okolnosti veliki manevar održan septembra 1953 (najveći do manevra Sloboda 71) odigrao se u vreme kada je vojnopolitička situacija oko Slobodne teritorije Trsta počela da se komplikuje. Dobar deo jedinica koje su učestvovale na manevru za manje od desetak dana bio je ponovo aktiviran, ali ovaj put u ratnim okolnostima.[1] Odluka saveznika da svoja mandatna prava i upravu u Zoni A prenesu na italijanske vlasti označila je početak zategnutosti oko Trsta i nastanak tršćanske krize. Osmi oktobar je bio njen početni dan.

Vazduhoplovne snage 3. avio-korpusa stavljene su u stanje pripravnosti u noći 8/9. oktobra. U 32. bombarderskoj diviziji ovog korpusa uzbuna je data telefonom u 00,10 časova. Kuriri su odmah krenuli u grad da probude oficire. Prvi kamion sa vazduhoplovcima stigao je na zagrebački vojni aerodrom u 2,15 časova. Te noći mladi i neobučeni šoferi prouzrokovali su dosta problema u prikupljanju starešina. Divizija je stavljena u pripravnost br. 3, a svaki puk izdvojio je par aviona u pripravnost br. 2. Vojnici su odmah počeli da guraju avione na ratne stajanke i da čiste rulne staze i pistu. Uspostavljena je i veza sa drugim jedinicama. Uzbunu je dobila i komanda 34. vazduhoplovne zone koja je stavila u pripravnost svoja skladišta, radionice, inžinjerijski bataljon i protivavionski divizion.[2]



Iako na kraju upotrebe i već značajno tehnološki zastareli, jurišnici Il-2 su bili u prvoj liniji odbrane u toku Tršćanske krize u sastavu 37. divizije u Cerklju. Ovde: priprema za noćni let.

1 MJRV, k.24 7. VaK (1953).
2 Nar. VK OS br. 200 od 5. februara 1953 (registar naređenja III uprave GŠ).
3 Nar. III uprave pov. br. 1452 od 10. septembra 1953 (registar naređenja III uprave GŠ). Ovom naredbom Viša vazduhoplovna vojna akademija predislocirana je u Beograd i ušla u sastav Više vojne akademije JNA, preformirane su VVOŠ, zatim Pilotska podoficirska škola koja je ušla u LŠC, a rasformirani su Vazd. školski centar u Pančevu, Vazd. škola za rezervne oficire u Novom Sadu i dr.
4 Fono-snimak dodele zastava 21. maj 1952, Radio Beograd, u posedu autora.
5 P. Pejčić, *Tito među vazduhoplovcima*, 40–41.

1 B. Dimitrijević, *Jugoslavija i NATO*, 135–145.
2 MJRV, Operacijski dnevnik 32. lbad/14.mad, od 9. oktobra dalje.

Slična situacija bila je u Cerklju kod Brežica u pukovima 37. divizije. Tokom noći u garnizon su stigli vazduhoplovci i počeli pripreme lovaca-bombardera F-47D Tanderbolt i jurišnika Il-2 Šturmovik. Ovi poslednji već su bili davno dotrajali i predviđeni za rashod. Ipak, ljudstvo 96. i 138. puka osposobilo je većinu svojih jurišnika, kao i jedan broj povučenih istih aviona koju su stajali sa strane simbolično, među ljudstvom nazvani „139. puk".[1] Ubrzo je u Cerklje iz sastava 21. divizije u Puli doleteo i 83. puk naoružan američkim F-47D i prepotčinio se 37. diviziji čime je ona postala glavna naoružana snaga na pravcu dejstava prema Trstu. Preostale snage 21. divizije nalazile su se u Zemuniku kod Zadra, naoružane dvomotorcima Moskito (97. puk) i lovcima-bombarderima F-47D (172. puk). Ovaj potonji uputio je odmah jednu eskadrilu u Pulu, kao zamenu za 83. puk.[2]

U jedinicama, posebno onim koje su bile udaljenije od granice, održani su „protestni mitinzi po pitanju Trsta, upućeni telegrami maršalu u kojima se obećava da će se boriti za Trst i svaki pedalj zemlje". Organizovano je i slušanje govora preko radio-aparata. Vojnicima je čitana štampa sa govorima i tekstovima Tita, Kardelja, Rankovića, Đilasa i Pijade, „te davana potrebna objašnjenja" u skladu sa njihovim sadržinom i situacijom. Sastanci osnovnih organizacija SK bili su takođe u funk-



Osnovni lovac-bombarder u toku Tršćanske krize bio je F-47D Tanderbolt. Na fotografiji avion 13068 (bivši USAF 44-90445) iz sastava 150. avijacijskog puka u Nišu.

1 B. Dimitrijević i O. Petrović, *Tanderbolt*, 6; Izjava penz. ppuk. Ljubomira Krstića autoru decembra 1989, Novi Beograd; Izjava bivšeg vodnika Ilije Kračunova autoru, avgusta 1986, Beograd.

2 MJRV, fond posleratnih jedinica, k.6-1, *Referat za istoriju 21. mešovite avio- divizije (1949–1956)*, Istorijat 172. lbap (za 1953), spomen-soba.

ciji tršćanske krize. Na primer u auto-bataljonu, bataljonu veze i protivavionskom divizionu na aerodromu Pleso 26. oktobra razrađivan je članak Edvarda Kardelja o jugoslovensko-italijanskom odnosima. Moral rezervista bio je na visini.[1]

U 32. vazduhoplovnoj diviziji do 15. oktobra od 167 pozvanih javilo se 160. Na manevru su neki rezervisti gunđali zbog takvih poziva, dok sada to nije bio slučaj. Uopšte uzev, disciplina je bila mnogo bolja nego u redovnim prilikama. U ovoj jedinici 12. oktobra je konstatovano: „U jedinici je silno raspoloženje, moral je na velikoj visini, svi bi se tukli sa Italijanima..".[2] Visok moral ogledao se i u pesmama koje je tih dana pevala vojska. Parole „Zona A, Zona B, biće naše obadve", „Život damo, Trst ne damo", „Pela–Džukela", dopunjavane su poznatim partizanskim melodijama sa tekstovima prilagođenim trenutnoj situaciji. Mnogi tenkovi i samohodni topovi bili su ispisani parolama, a slično je bilo i u nekim avijacijskim pukovima. Na „Šturmovicima" 96. i 138. puka bile su ispisane parole „Napred u pobedu za oslobođenje Trsta", „(Ne damo) Trst i svoj narod", „Gromovnik–Pela džukela" i slične, kako svedoče sačuvane fotografije.[3]

Snage JRV na zapadu Jugoslavije bile su organizovane u 3. avio-korpus, kojim je komandovao general-major Vlado Matetić. Njegove tri divizije bile su respektivne, kako po moralu, borbenoj gotovosti, tako i delimično prema raspoloživoj tehnici. Ova jedinica imala je oko 240 aviona, a na njenoj teritoriji nalazila se Viša vazduhoplovna škola u Ljubljani sa preko 40 klipnih lovaca tipa S-49C i Jak 185. školskog puka. Ipak, ceo korpus nije imao nijedan mlazni avion![4] Nasuprot 3. korpusu JRV, bile su italijanske snage, organizovane u 56. vazduhoplovne taktičke snage NATO, čija su oštrica bile tri (5, 6, 51) avio-brigade (ekvivalent diviziji JRV po brojnosti aviona), kompletno naoružane mlaznim F-84G Tanderdžet. Te jedinice su bile bazirane na aerodromima Verona–Vilafranka, Gedi i Trevizo–San Đuzepe. Tehnološka prednost italijanskih vazdušnih snaga bila je znatna.[5] Jugoslavija je takođe posedovala 54 aviona tog tipa, dobijenih u okviru vojne pomoći. U trenutku izbijanja tršćanske krize avioni su se nalazili u Batajnici u sastavu 44. divizije koja se od juna postepeno preoružavala na ovaj tip, ili u Centru za preobuku pilota na mlazne avione.[6] Nedostatak mlazne avijacije na zapadu zemlje, u ključnom trenutku po JNA, rešen je tako što je jedini nekompletno obučen 117. puk sa 14 mlaznjaka doleteo u Zagreb već 14. oktobra, stavljajući se direktno pod komandu 3. avio-korpusa.[7] Puk je započeo letenje dva dana kasnije. Više svedoka iz 37. divizije na aerodromu Cerklje seća se prvog naleta mlaznjaka iz Batajnice nad ovim slovenačkim aerodromom i panike nastale među vazduhoplovcima, koji su pomislili da je to nalet italijanske avijacije! Istog dana (16. oktobra), ljudstvo 379. inžinjerijskog bataljona počelo je da proširuje pistu zagrebačkog aerodroma za po 200 m sa svake strane radi stvaranja adekvatnih uslova za dejstva Tanderdžeta. Dana 25. oktobra specijalna ekipa JRV pregledala je deonice autoputa s

1 MJRV, Operacijski dnevnik 32. lbad/14. mad; *Narodna armija*, 745, 15. oktobar 1953.

2 MJRV, Operacijski dnevnik 32. lbad/14. mad za navedene datume.

3 Foto dokumentacija Tanjuga kao i privatna kolekcija Milana Micevskog, Novi Beograd.

4 Prema brojnom stanju 3. avio-korpusa za dan 1. januara 1954. Toga dana u okviru korpusa bila su 272 aviona od toga 58 neispravnih u okviru tri divzije sa 10 pukova, 1. trenažnom eskadrilom, 1 hidro-eskadrilom i tr štabna avio-odeljenja. Muzej JRV, Arhiva posleratnih jedinica, neregistrovano.

5 *Italian Air Force, 1945–1978*, Military Air Arms series, Midland Co. publ. 1983, 56–61.

6 B. Dimitrijević – M. Micevski, *Jets*, 6–7.

7 Spomen-soba 117. lap; *Gardijski lovci*, 21.

koje je bilo predviđeno dejstvo mlaznjaka. Ovaj puk je ubrzo dobio zadatak zaštite Zagreba uz lokalne snage protivvazdušne odbrane.[1]

Glavni oslonac snaga JRV u tršćanskoj krizi bila su tri avio-puka naoružana jednomotornim klipnim lovcima-bombarderima F-47D Tanderbolt. Oni su vršili patroliranja, zaštitu vazdušnog prostora i izviđanja, a u jednoj situaciji 172. puk (Pula-Zadar) izvršio je vežbu sadejstva sa konvojem JRM, u sektoru Piran–Koper.[2] Sledeći osnovni tip bio je dvomotorni bombarder / izviđač Moskito. Taj tip imala su četiri puka i oni su predstavljali bombardersku okosnicu, a posebno su se istakli u izviđačkim misijama. Ipak, 32. divizija koja je bila opremljena ovim tipom nije posedovala znatan broj sposobnih Moskitosa. Obično se taj broj kretao najviše do 38 aviona. Ovaj sastav imao je veliki broj avio-poletanja, ponekad od 79 do 115 u jednom danu! U kasnijem periodu tršćanske krize, broj upotrebljivih aviona i način korišćenja sveden je tako da se jedan broj aktivno koristio, a drugi deo čuvao radi resursa koju su iz dana u dan smanjivani zbog intenzivne upotrebe. Dana 21. oktobra izvršena je provera startovanja za akciju iz pripravnosti br. 3 sa jednim parom iz 88. puka i odeljenjem iz 109. puka. Vreme od pripreme do poletanja u akciju iznosilo je 57 minuta![3]

Vazduhoplovne snage 3. avio-korpusa imale su 10. novembra taktičku vežbu. Tema vežbe bio je udar po aerodromu Ajdovščina, koji je fingirao neprijateljski aerodrom. Istakli su se pukovi iz 37. divizije, dok su letači 32. divizije prošli izuzetno slabo. Prva grupa iz 88. puka nije čak ni uspela da pronađe ciljeve koji su bili dobro maskirani, pa se vratila neobavljenog posla.[4]

Vazduhoplovstvo je odigralo prvorazrednu ulogu u tršćanskoj krizi, najviše zbog toga što su jedine ofanzivne akcije vršili vazduhoplovci obeju država izviđajući u protivničkoj teritoriji. Izviđački pukovi JRV, naoružani tipom Moskito MK-38, bili su „oči“ svih snaga JNA usmerenih ka Italiji. Glavni cilj izviđačkih akcija bio je utvrđivanje snage i koncentracije neprijatelja, koje u svim situacijama nije moglo da bude dostupno najvišim komandnim nivoima. Tada su na scenu stupali vazdušni izviđači. U početku krize izviđačka avijacija bila je angažovana za koso snimanje centralnog dela italijanskog zagraničnog pojasa, na kojem je bio raspoređen veći deo italijanskih snaga. Kako je 184. puk, koji je bio pod komandom 3. avio-korpusa (13. oktobra prešao sa aerodroma Cerklje na Pleso), bio osposobljen za taktičke i dnevne zadatke, iz Beograda je 22. oktobra u Zagreb stigla eskadrila od deset MK-38 iz sastava 103. izviđačkog puka. Eskadrila je ostavljena kao samostalna za potrebe višeg komandovanja, a njene aktivnosti koordinisalo je 2. obaveštajno odeljenje Komande JRV. Ta jedinica, koja je prva primila tehniku iz vojne pomoći u prethodnom periodu, uvežbala je niz elemenata izviđačke obuke i osposobila se i za noćno dejstvo. Stoga su njeni piloti ubrzo počeli dejstva unutar italijanskog vazdušnog prostora. Snimljen je preostali deo italijanske teritorije i STT, sa ciljem da se otkriju fortifikacijski radovi na granici i u dubini, artiljerijski

1 MJRV, Operacijski dnevnik 32. lbad/14. mad; B. Dimitrijević – M. Micevski, *Jets*, 6–7; sećanja Lj. Krstića i I. Kraćunova data autoru.
2 Istorijat 172. lbap (1953), spomen-soba MJRV, k. 6a, Ref. za istorijat 21. vd, 13–15.
3 MJRV, Oper. dnevnik 32. lbad/14.mad; M. Micevski and B. Dimitrijvic, *Balkan Mosquitos*, str. 30-32.
4 Isto i istorijat 172. lbap za 1953. godinu. Sećanje penzionisanog pukovnika Mitra Mitrovića dato autoru jula 1990, Novi Beograd. Po Mitrovićevom sećanju (tada je bio u 88. puku) jedna grupa aviona iz ove jedinice uletela je u vazdušni prostor Italije, pa se ostatak puka šalio sa ovom grupom da su „pošli u nabavku ženskih svilenih čarapa“.

položaji, rejoni prikupljanja. Kako je zabeleženo, „podaci su bili vrlo interesantni“. Prema sećanju tadašnjeg komandanta 103. izviđačkog puka Miljenka Lipovšćaka, on je „tijekom jednog zadatka leteći na Moskitu NF MK 38 sa visine od 7000 metara snimao američku flotu u tršćanskoj luci. U avionu se tom prilikom kao izviđač nalazio jedan kapetan I klase iz neke od obavještajnih službi. Poletio je sa Batajnice gdje je tada bio stacioniran cijeli puk. Kako je foto služba u puku bila vrlo dobro organizirana snimljeni materijal je odmah nakon leta razvijen i poslan u Beograd“.[1] Ponekad se letelo čak do Venecije ili reke Po. Pravac ulaska u Italiju bio je kroz austrijske planine, prethodno sledeći tok Save. Većina savremenika najčešće se seća izviđačkog leta Beograđanina, kapetana Marka Flajsa, koji je sa pratiocem, izviđačem kapetanom Asketom Dimkovskim izvršio jedan od najspektakularnijih zadataka dnevnog snimanja. Naime, bilo je postavljeno pitanje postojanja novog italijanskog aerodroma kod Udina i dva pokušaja da se taj cilj fotografiše nisu uspela. Ova posada iz 184. puka izvršila je dva puta snimanje sa visine oko 10.000 metara. „Pokazalo se da se u slučaju potrebe može veoma korisno upotrebiti izviđačka avijacija, kao dodatni, dragocen način prikupljanja podataka“.[2] Italijanski zvaničnici su 12. novembra protestvovali zbog upada jugoslovenskih aviona. Na



Stajanka 32. bombarderske divizije na aerodromu Plesu. Ova divizija takođe je uzela značajnog učešća u toku Tršćanske krize. Na fotografije pažnju privlače Moskitosi u raznim kamuflažama.

1 T. Likso, *n.d.*, 53.
2 MJRV, Operacijski dnevnik 32. lbad / 14.mad; *Razvoj OS SFRJ*, knj. 13, 261; sećanja pripadnika 103. i 184. izviđačkog puka: penzionisanih general-pukovnika Nikole Žutića i pukovnika Miloša Sinobada, Ivana Katića, Bogdana Kolnićara i Marka Flajsa, data autoru septembra 1993. u Novom Beogradu.

traženje jugoslovenskog DSIP-a, načelnik II obaveštajne uprave je negirao da je bilo tih aktivnosti, ističući da je komanda JRV izdala striktno naređenje da se leti u zagraničnom pojasu. Jedan sačuvani italijanski dokument navodi sledeće upade jugoslovenske avijacije u njihov vazdušni prostor:

- 31. oktobra 11,05 –11,15, rejon aerodroma Gorice, visina leta 1,500 m, avion Moskito;
- 1. novembra 12,25 –12,35, Gorica–Gradiška–Doberdob,300 m, dvomotorac;
- 1. novembra 20,00 –20,15 Gorica;
- 1. novembra 21,15–21,30 Gorica;
- 2. novembra 19,00–19,25 Fođa–Bari–Palese 2000 m;
- 7. novembra 10,35–10,45 Udine (4 puta)1500 m, Moskito;
- 11. novembra 13,00–13,05 Valzone di Gorizia,1500 m, dva dvomotorca.[1]

Posle završetka tršćanske krize iz 184. puka su verovatno zbog tih aktivnosti pohvaljena i odlikovana 4 oficira.

Italijansko vazduhoplovstvo vršilo je slične zadatke. Njihove akcije bile su prva iskušenja za još krhku službu vazdušnog osmatranja i javljanja. Jedna od četiri takve jedinice u JNA, 105. bataljon VOJ organizovao je osmatračku službu samo za dva dana i već je prepodne 11. oktobra zadejstvovan radarski sistem, koji se sastojao od radarskog centra i radarskih osmatračkih stanica. Agencija Tanjug je javila da su 13. oktobra prepodne četiri italijanska aviona povredila vazdušni prostor Jugoslavije. Ova služba je 17. oktobra u 11,46 časova registrovala nalet neprijateljskih aviona u rejonu Pula – Poreč. Dve povrede vazdušnog prostora registrovane su i 20. oktobra, a zatim su 22. i 23. istog meseca registrovane dve grupe neprijateljskih aviona. Tih dana naređena je tišina na radio-talasima vazduhoplovnih jedinica JRV, radi onemogućavanja aktivnog prisluškivanja sa italijanske strane. Zbog pojave italijanskih aviona, 29. oktobra izdata je naredba da se ne nadleću luke Pula, Poreč i druge. Isto naređenje važilo je za sve vojne aerodrome na teritoriji 3. avio-korpusa. To je učinjeno iz bezbednosnih razloga, da jugoslovenska protivvazdušna odbrana ne bi dobila priliku da se oproba po svojim avionima. U toku septembra, oktobra i do početka novembra italijanski avioni su 23 puta povredili jugoslovenski vazdušni prostor. Dana 13. novembra četiri italijanska aviona povredila su jugoslovenski prostor kod Tolmina.[2] Dana 26. novembra registrovana je još jedna pojava italijanskih aviona u jugoslovensko vazdušnom prostoru. Tada su za 9 minuta u vazduh dignuta dva mlazna Tanderdžeta sa zagrebačkog aerodroma. Ipak, od 18. oktobra postojala je naredba da se ne otvara vatra na italijanske avione u vazduhu, sve dok to oni prvi ne učine. Iskustva sa obaranjem američkih transportnih aviona u istoj zoni tokom 1946. godine bila su dobar nauk za Jugoslovene o tome koliko takvi ishitreni događaji mogu da iskomplikuju međunarodne odnose.[3]

1 DA SMIP, 1953, f-41, 3, 416881.
2 DA SMIP, 1953, f-41, 3, 416881, isto, f-41, 3, 417000.
3 Mirko Roganović, *30 godina jedinica VOJIN*, Glasnik RV i PVO, 3/83, Beograd 1983, 8. AJ 112, 99-100, 13. oktobar 1953, 18,00 h; *Borba*, 22. oktobar 1953; MJRV, Operacijski dnevnik 32. lbad / 14.mad; *Za domovinu*, 29, 14. novembar 1953. U toku krize, 97. puk zadesilo je neprijatno dezerterstvo pilota Branislava Karića, koji je sa svojim MK6 već u doba smirivanja tenzije prebegao u Ankonu u Italiji. Karić je kao ulaznicu za „bolji svet" poneo karte Italije sa ucrtanim ciljevima za dejstvo jugoslovenske avijacije! Pilot kapetan Žutić i mehaničar Zemljak, obojica iz 103. puka, određeni su da vrate „odbegli" Moskito. Oni su u Zagrebu pozajmili civilna



U toku tršćanske krize avioni Moskito MK-38 korišćeni su i za izviđačke zadatke unutar italijanske teritorije. Na slici stajanka 97. puka u Zemuniku koji je takođe imao aktivnu ulogu u ovoj krizi

Činjenica da se odmah iz pokreta nije prešlo u napad na obe strane, diplomatska akcija saveznika, ali i postepeno hlađenje atmosfere bučnih govora, tutnja tenkovskih i avionskih motora, doprineli su tome da su se već krajem oktobra na obe strane čule prve izjave o mogućem povlačenju snaga iz rejona Trsta i mirnijem rešenju krize. Početkom decembra 1953. stigla je naredba za prekid pripravnosti. Već 9. decembra otpočeo je normalan mirnodopski rad jugoslovenskih jedinica.[1] Snage JNA krenule su ka svojim mirnodopskim garnizonima ili su produžile sa redovnim aktivnostima kao pre 8. oktobra. Rezervisti su ubrzo pušteni kućama, a stari vojnički kontingent (1951) boravio je još oko mesec dana u jedinicama, pre nego što je pušten kućama.[2] Ipak, neke jedinice ostale su u „novim" garnizonima dok nije prošla zima 1953/54, kao 83. avio-puk, koji se iz Cerklja vratio u matičnu diviziju tek februara 1954.[3]

odela i vozom preko Trsta krenuli ka Rimu. Pažnju njihovih saputnika privlačili su spakovani padobrani koje su ova dva „civila" nosili. U Rimu ih je dočekao jugoslovenski vojni ataše, general Stevo Ilić, a potom su im u italijanskom Ministarstvu odbrane vratili sav materijal koji je doneo pilot Karić. Sledećeg dana Žutić i Zemljak su stigli u Bari. Pošto su pripremili avion, krenuli su na poletanje praćeni sa dva italijanska lovca tipa F-51D Mustang iz 3. storma. Međutim, u toku poletanja Žutić se veštim manevrom otarasio pratilaca i u brišućem letu protutnjao ka Jugoslaviji. Pošto se nisu najavili jugoslovenskoj kontroli letenja, Žutić i Zemljak su leteli u brišućem letu sve do Zadra, plašeći se eventualnog dejstva protivavionske artiljerije. Jugoslovenski ataše Ilić se posle sećao da je neko iz grupe italijanskih vazduhoplovaca, videvši vešt manevar Žutića, uzviknuo: „Che piloto!"Izjava penz. general-potpukovnika Nikole Žutića autoru, septembra 1993. u Zemunu.
1 *Borba* 8, 9, 12. decembar 1953; MJRV, Operacijski dnevnik 32. lbad / 14. mad za navedeni datum.
2 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 5, 50.
3 MJRV, Referat za istoriju 21. mad 1949-1956, Izjava vodnika Ilije Kračunova autoru. Prema sećanju Petra Petkovića 25. maja 1998. „zadnjeg dana krize" letače 109. puka pozvao je komandant puka Ranisavljević i

Teškoća i problema bilo je mnogo, naročito u prvim danima aktiviranja snaga JNA. Prelaz jedinica JRV iz redovnog u stanje mobilizacije bio je brz, jer je mirnodopska formacija uglavnom bila jednaka ratnoj. U popunjenosti vazduhoplovstva bilo je odstupanja od ukupnog broja raspoloživih aviona zbog kvarova i obaveznih pregleda i održavanja resursa. Novi vojnici bili su priličan izvor teškoća koje su u hodu morale da budu prevaziđene. Svaki od vidova imao je opšte ali i specifične probleme vezane za svoj profil. U vazduhoplovstvu, na primer, skladište 34. zone u Kurilovcu izdalo je neodgovarajuću municiju za protivavionsku artiljeriju na aerodromu Pleso, pa je snabdevanje izvršeno iz skladišta 5. vojne oblasti čak u Delnicama. Upaljači na avio-bombama takođe su bili problem zbog neispravnosti.[1] Dolazilo je do zagušenja u radionicama u slučajevima kada se striktno poštovala procedura. Zbog velike koncentracije jedinica izmešten je deo snaga JNA koji nije bio neophodan u tom području da bi se napravio prostor za borbene sastave. U novembru je iz Ljubljane u Pulu preseljena Viša vazduhoplovna oficirska škola, sa svojim jedinicama 465. bazom II reda i 185. školskim lovačkim pukom, koji su se našli na najisturenijem aerodromu u rasporedu snaga JRV, Ljubljana–Polje.[2] Kod vazduhoplovaca registrovani su nedostaci u poznavanju situacije i rasporeda neprijatelja, nesređena ratna dokumentacija (109. puk), nepostojanje „tajnog komandovanja trupama" do 14. oktobra, ali i nepravilne ocene starešinskog kadra o situaciji ili „nezdrave diskusije" rezervista „o našem naoružanju".[3] Mada je ta ocena bila izrečena u jeku krize, više nego evidentan je bio problem tehnologije i kvaliteta u nekim jedinicama opremljenim zastarelom tehnikom. U avijaciji su to bili avioni tipa Il-2, Moskito MK-6, S-49C, Jak, nedostatak radara itd. Organizacija osmatranja i javljanja za potrebe JRM „patila" je od neuvežbanosti osmatrača, nedovoljne obuke vezista (u JRV-u bilo je i slušanja stranih ili koncertnih radiostanica), sporog stizanja izveštaja o pojavi sopstvene avijacije ili nepoznatih objekata na moru.[4] Ipak, opšta je ocena bila da su snage JNA angažovane u tršćanskoj krizi ispunile zadatke i opravdale očekivanja državnog i partijskog rukovodstva i naroda na prostoru oko Trsta i šire u zemlji. Odlučnost jedinica JNA da ne dozvole Italijanima nikakvo iznenađenje bila je verovatno presudna u daljim pregovorima dve zemlje. Različita iskustva iz tih događaja ugrađena su u praksu u sledećem periodu, a nastavak isporuka tehnike i naoružanja u okviru zapadne vojne pomoći omogućio je osavremenjivanje vitalnih jedinica u skladu sa iskustvima tršćanske krize.

saopštio im da je jedna italijanska motomehanizovana divizija upala u jugoslovensku teritoriju i da se kreće prema Ljubljani. Naredio je da odeljenje pod komandom kapetana Franca izvrši napad. Piloti koji su krenuli na zadatak bili su dopraćeni do aviona, a oficir bezbednosti im je podelio ratne legitimacije. Sve je izgledalo kao da je „počeo rat". Na startnom mestu za poletanje usledio je opoziv zadatka. Objašnjenje za ovaj događaj bila je „provera motivisanosti".

1 MJRV, Operacijski dnevnik 32. lbad / 14. mad.
2 *30 godina 185. lbap (Š)*, Pula (bez godine izdanja), 2; *Čuvari našeg neba*, Beograd 1977 (pukovnik Sreten Šantić, *Viša vazduhoplovna oficirska škola*), 300–302.
3 MJRV, Operacijski dnevnik 32. lbad / 14. mad.
4 *Razvoj OS SFRJ, knj 5*, 51.

3.6 OSVAJANJE MLAZNE AVIJACIJE

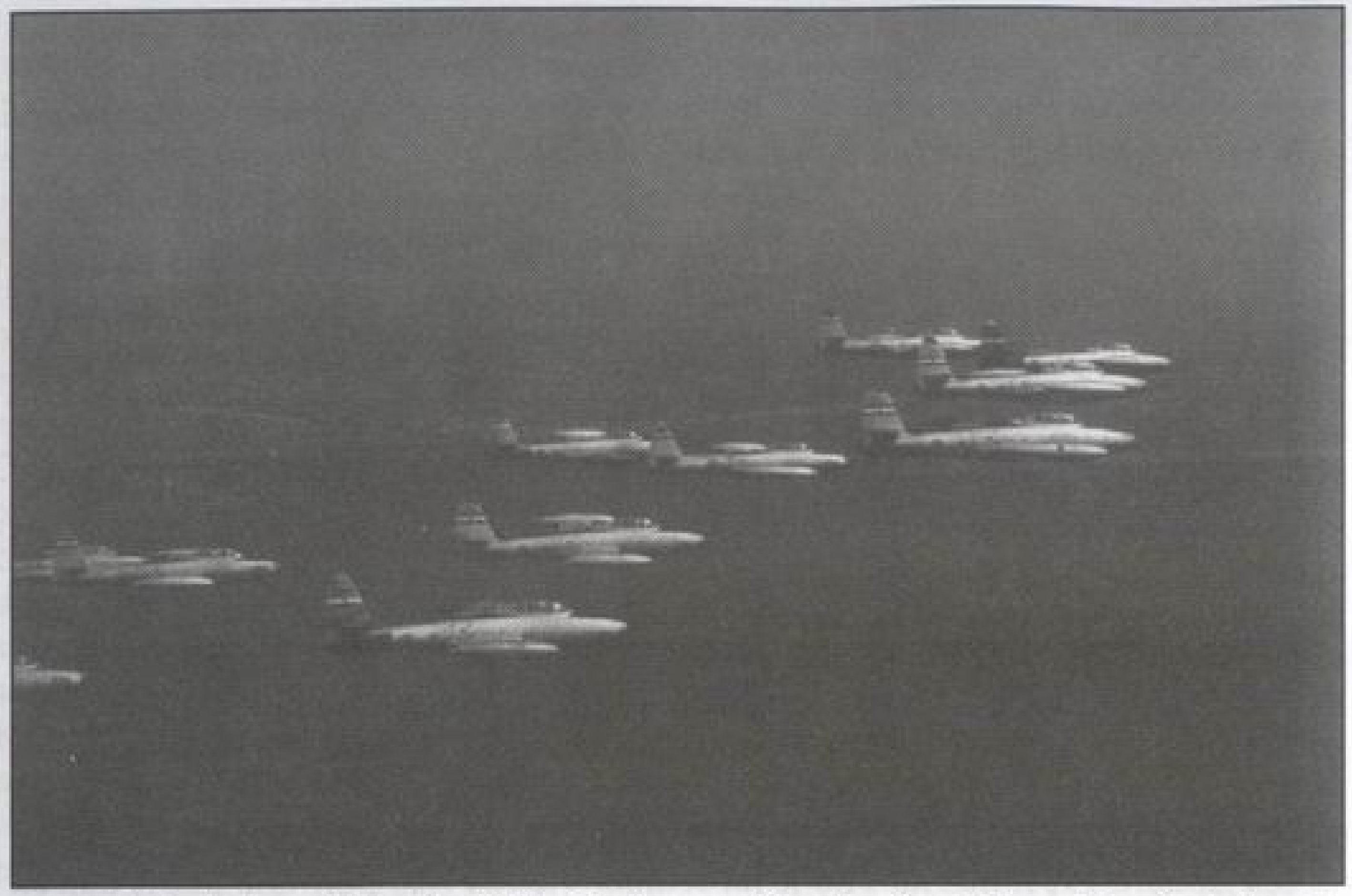
Posle smirivanja tršćanske krize isporuke su nastavljene. Do prekida isporuka JRV su bila isporučena 54 aviona F-84G (jedan pretvoren u učilo) i 11 aviona T-33A[1]. Obnavljanje isporuka omogućilo je nastavak preobuka 198. i zatim 94. puka u Skoplju, koje su sprovedene tokom godine[2]. Ovi pukovi predali su avione F-47D za preoružanje pukova sa potpuno zastarelim Il-2. Avioni F-84G koji su stizali tokom 1954–1955. dodeljeni su 39. i 21. diviziji, gde je bilo slučajeva da su pojedini pukovi bez aviona, a drugi sa starim i sa novim avionima (u 29. ili 37. vd). Tokom avgusta iste godine i u 21. diviziji započela je preobuka na mlazne F-84G, tako što je prvo 172. puk predao svoje F-47D i izvršio preobuku do oktobra 1954. u Batajnici. Ovaj puk se sa 16 Tanderdžeta vratio u Zadar gde mu je 21. novembra priređen svečani doček.[3] Usledila je preobuka 83. puka. Do jeseni 1954. kompletirane su isporuke aviona T-33A, kojih je tada ukupno bilo 25 podeljenih po jedinicama i u Centru za preobuku. Sa 115 raspoloživih Tanderdžeta, Jugoslavija je na kraju 1954. imala 140 mlaznih aviona. Isporuke ovih aviona su nastavljene.[4]

Još januara 1954, maršal Tito je na sednici Vlade FNRJ pohvalio pilote koji su izvršili preobuku na mlazne avione i istakao da od početka preobuke nije zabeležen nijedan udes. Tito je 31. marta obišao Centar za preobuku u Batajnici i lično se uverio u kvalitet teorijske i praktične obuke pilota i tehničkog sastava. Obišao je učionice i salu sa link-trenerom. Tom prilikom demonstrirana mu je simulacija instrumentalnog (noćnog) leta u trajanju od 5 minuta. Izveden je i letački program u kojem su piloti Veljko Lukić i Vladimir Vodopivec demonstrirali letne i manevarske osobine aviona F-84G, a posle toga su iznad aerodroma proletele tri četvorke aviona F-84G. Sledeća atraktivna demonstracija bio je let helikopterom S-51, koji je pred maršalom vozio tada jedini potpuno obučeni jugoslovenski pilot helikoptera, kapetan Nikola Jović Koke.[5]

Novi mlazni avioni su prvi put javno prikazani na prvomajskoj paradi 1954. u Beogradu. Ešalon avijacije predvodio je komandant 44. lovačke divizije pukovnik Nikola Lekić sa dvojicom pratilaca na avionima F-84G. Iza ešelona Tanderbolta i Moskitosa proletela su i 32 mlazna Tanderdžeta, što je predstavljalo najatraktivniji deo vazduhoplovnog programa. Tokom maja te godine i štafeta mladosti JRV letela je širom zemlje i na krilima F-84G.[6]

Francuska delegacija predvođena generalom Fejom, koja je posetila 117. lap i

1 Podaci za istorijat JRV, 1955 (primljeni avioni iz pomoći kao i uništeni do 1. januara 1955).
2 B. Dimitrijević i M. Micevski, *98. avijacijska brigada*, 23.
3 Istorijat 172. lbap (1954), spomen-soba MJRV, k. 6a, Referat za istorijat 21. vazduhoplvne divizije, 18.
4 MJRV, k.24 7. VaK (1953); B. Dimitrijević – M. Micevski, *Jets*, 7. Početkom 1955. za obuku pilota u instrumentalnom letenju formirana je pri 44. diviziji u Batajnici tzv. eskadrila IFR sa četiri aviona T-33A i komandirom Dinkom Radmanom, dok su nastavnici bili izabrani iz 39. i 44. divizije. Ova eskadrila je vršila obuku tokom sledeće dve godine, osposobivši veći broj pilota za instrumentalno letenje. Klipni 150. puk, naoružan tipom F-47D, imao je marta 1954. zanimljiv zadatak napada na aerodrom Batajnica, kojom prilikom je vršen 'vazdušni boj' izmedu mlaznih F84-G i klipnih F-47D.
5 P. Pejčić, *Tito medu vazduhoplovcima*, 43; Istorija 119. vtrp (R. Nikšić), 64.
6 *Narodna armija*, 1. maj 1954; P. Pejčić, *Tito medu vazduhoplovcima*, 94–95.



Grupni let Tanderdžeta 44. lovačke divizije. Ovakve scene bile su karakteristika epohe i pokazivale su da se JRV ne razlikuje od drugih NATO vazduhoplovstava.

VOC oktobra 1954, pokazala je svoje divljenje. Delegacija se direktnim uvidom u statistike uverila da je broj katastrofa u obuci na F-84G znatno veći u njihovom vazduhoplovstvu u odnosu na JRV, koje do tada nije imalo niti jednu katastrofu na ovom tipu. Uvođenje nove mlazne avijacije pratili su mnogi problemi. Osim snabdevanja rezervnim delovima, broj dvosedih T-33A bio je relativno mali. Sredinom 1954. godine konstatovano je da može doći do problema sa kacigama jer ih je u celom RV bilo oko 100 sa maskama i mikrofonima. Anti-odela su bila „pretežno takva da naši ljudi ne mogu (ih) da koriste jer su mala".[1]

U pukovima 7. VaK-a u početku intenzivnog osposobljavanja za GRB na Tanderdžetu 1954. konstatovano je da većina pilota podbacuje zbog nepravilne eksploatacije, ali i činjenice da piloti nisu koristili radarski nišan, već su dejstvovali kao na klipnim avionima.[2] Pukovi 21. divizije su do leta 1955. godine završili kompletnu obuku i bili osposobljeni za izvršavanje svih letačkih zadataka. Veći broj pilota bio je osposobljen i za instrumentalno i noćno letenje, a delom i za izviđanje. U tom pogledu posebno se isticao 172. puk, čiji su svi piloti uspešno završili letačku obuku za noćna dejstva. Već 22. februara kompletan 172. puk je iznad Rijeke izveo počasni let kada se Tito vraćao sa puta po Indiji. Pored počasnog praćenja visokih državnih i političkih delegacija (delegacija SSSR, premijer Burme, grčki kralj) u formacijama 4, 8 i 10 aviona, Tanderdžeti 21. divizije u više navrata su i vazdušno obezbeđivali Brionski arhipelag, rezidenciju maršala Tita. Tokom godine 21. divizija je avionima F-84G izvršila više vežbi, sadejstvujući sa

1 MJRV, k. 24 7. VaK (1954).
2 MJRV, k. 24 7. VaK (1954).

jedinicama kopnene vojske i ratne mornarice.[1] U septembru, izvršena je vežba 3. vazduhoplovnog korpusa, u uslovima koji su po nekim parametrima bili gotovo približni ratnim uslovima. Ovu diviziju posetio je 1–4. novembra 1955. i vojnodiplomatski kor akreditovan u Jugoslaviji.[2] Kasniji komandant snaga NATO u Evropi, američki general Bernard Rodžers, sećajući se efektnog utiska koji su na njega ostavili pripadnici JRV, izjavio je 80-ih godina: „Voleo bih da sam imao te momke pod svojom komandom". Slične aktivnosti imali su i mlaznjaci 44. divizije, koji su pored nekoliko počasnih, paradnih letova (nalet na prvomajskoj paradi 1955. sa 40 Tanderdžeta) izvršili nekoliko realnih vežbi. Tokom te 1955. godine na nekim avionima F-84G iz ove divizije ugrađene su kamere za izviđanje ispod trupa, koje su kasnije podeljene i drugim pukovima 21. i 39. divizije za potrebe izviđanja.[3] Pripadnici puka nazivaju ovaj period zlatnim dobom 172. puka, jer je on smatran specijalnom jedinicom za noćna lovačko-bombarderska dejstva. Te laskave epitete puk će zadržati do sredine 60-ih godina, kada je prekomandovan u VVA.[4]



Sa stajanke 21.divizije u Zemuniku 1955. godine: avion 10620. Ispod „buzz" broja vidi se ostatak natpisa US AIR FORCE, a na crveno obojenom repu vide se prebojene američke oznake.

1 Istorijat 172. lbap (1955), spomen-soba MJRV, k. 6a, Referat za istorijat 21. vd, 26 i dalje.
2 MJRV Podaci za istorijat JRV, 1955 (1.novembar).
3 MJRV, k. 6-1 21. mad (1954).
4 Evo kako se jedan od tadašnjih mladih pilota seća svog dolaska u ovaj puk: „Privlačile su me priče o tim noćnim vukovima, noćnim pticama, i kako ih sve nisu nazivali, koji su, stvarajući jedinicu za noćna dejstva, toliko postigli, da se o njima može pričati. Privlačilo me je i to što je u to vreme bio puk kako su ga popularno zvali „evropski". Za mene koji sam u to vreme leteo samo u povoljnim meteo uslovima danju na klipnim avionima, dolazak u „evropski" puk među noćnim vukovima, predstavljao je, s jedne strane, veliku čast, a sa druge, zebnju: da neću uspeti". Pilot je bio iznenađen noćnim radnim vremenom koje je bilo uobičajeno u ovom puku. *172. puk u odbrani jugoslovenskog neba*, Titograd 1974, 59, 68,75.

Iako su mlazni avioni preuzeli čelno mesto u borbenom stroju JRV, klipna avijacija je i u drugoj polovini 50-ih godina imala značajnu ulogu u borbenom ešelonu. Na njih nije računato samo u slučaju rata, već su sve vreme razvijane modifikacije, podverzije i prilagođavanje jugoslovenskoj upotrebi. Zbog potrebe trenaže tokom 1953. godine nekoliko aviona tipa MK-6 prepravljeno je na MK-3. Avion Moskito je modifikovan na standard T-MK 3 i u 1954. godini. Ukupno je izvršeno devet prepravki, i to sedam MK6 i 2 MK38 (!) na školske MK3. Dana 13. januara 1955. godine 154. zavod za opravku aviona (nešto kasnije preimenovan u vazduhoplovni zavod „Zmaj") u Velikoj Gorici, izvršio je prvu reviziju aviona Moskito.[1] Iste godine izvršena je i revizija prvih aviona Moskito u fabrici aviona Utva u Pančevu. Bilo je mnogo teškoća zbog nedostatka prateće tehničke dokumentacije, pa su na primer geometrija i profili krila mereni sa aviona.[2] Preoružanje na mlazne avione dovelo je do grupisanja klipnih aviona F-47D u dve lovačko-bombarderske divizije: 37. u Cerklju sa 96, 111. i 138. pukom i 29. u Nišu sa 81. i 150. pukom i trenažnom eskadrilom divizije. Avioni tipa Tanderbolt su 1955. godine dobili drugo mesto u stroju JRV, čiju čelnu poziciju su tada držale divizije mlaznih F-84G. To nije značilo da je F-47D kao tip izgubio značaj, jer su zbog respektivne borbene nosivosti i sigurnosti letelice ovi avioni i dalje smatrani udarnom snagom.

Fabrika Ikarus je, i pored popune udarnih jedinica avionima iz MDAP, nastavila rad na usavršenoj C verziji lovca S-49. Prvi primerak ovog tipa S-49C (2351) poleteo je maja 1952. Krajem 1952. godine serijski primerci ovog lovca počeli su da ulaze u sastav 116. puka u Skoplju. Sredinom novembra 1952. ljudstvo ovog puka poslato je na preobuku na aerodrom u Batajnici, koja je trebalo da bude završena 20. decembra 1952. Kako je navedeno, zbog meteo-uslova obuka je produžena, pa je prva grupa preobučenih pilota preletela u Skoplje tek 14. aprila 1953, gde je sledećih meseci nastavljeno obučavanje ostalog sastava puka.[3] U prvoj polovini iste godine započelo je preoružavanje 185. školskog puka Vazduhoplovne oficirske škole u Ljubljani.[4] Avionima S-49A koji su ranije služili u 44. lovačkoj diviziji, decembra 1953, prenaoružan je 107. puk.[5] U novembru 1954. Ikarus je primio a tokom sledećih meseci izvršio prve kompletne revizije aviona S-49A. U jedinice naoružane avionima S-49C, marta 1954, isporučeno je novih 30 komada ovih aviona proizvedenih na prelazu 1953/54. godine. Kako su se avioni S-49C koristili sa preostalim avionima familije Jak u Puli su se stekli uslovi za formiranje puka, koji ne bi bio uključen u školu, već bi izvršavao borbene zadatke. Tako je maja 1955. u Puli formiran 40. lovački puk sa avionima S-49C, koji je 10. oktobra 1955. preleteo u sastav 32. divizije na aerodrom Pleso.[6] U kasnijem periodu zbog dolaska mlazne avijacije u 185. puk preostali avioni ući će u sastav 40. puka, a tokom 1956. godine iz fabrike Ikarus stići će dodatnih 20 aviona ovog tipa, koji će omogućiti preoružanje cele 32. divizije (40, 88, 109. puk i trenažna eskadrila) na lovac S-49C. Dalja izrada 20 aviona S-49C stornirana je po

1 Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 13. januar).
2 MJRV Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (beleška za 27. avgust).
3 MJRV, k. 30, Istorija 116. lap (1952, 1953).
4 *30 godina 185. lbap(Š)*, Pula (bez godine izdaja), 2.
5 Puk je u prvoj fazi preobuke 1953, imao skoncentrisane avione S-49A u prvoj eskadrili koja je postala lovačka. Tek u drugoj polovini 1954. bio je kompletno naoružan esovima. U maju te godine imao je gotovo 100 aviona na raspolaganju i to: 48 Il-2, 26 S-49A, 12 Aero-2, 4 212, po dva 213, Po-2 i Ut-2 i jedan Ujak. MJRV, k. 40 istorijat 421/107. puka 1945–1964, 11.
6 Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 7. jun).



Avioni Polikarpov korišćeni su sredinom pedesetih za zaprašivanje gubara. Na fotografiji se vide i vojni i civilni Po-2 u letu.

naređenju od 5. januara 1955, a delovi su otkupljeni i upotrebljeni za rezervne delove i remont.[1] Izrada delova ovog aviona (krila, krilca, repne površine, hladnjak) bila je prvi konkretan proizvodni zadatak za fabriku Soko u Mostaru od 1953. godine.[2] Tokom 1956. godine na ovom tipu ispitivana je primena 4 rakete nosača za HVAR-5inča i RZ-82 mm, a 1959. godine i odbacivi tankovi na kraju krila. Mada već znatno iza lovaca svog doba, S-49 je odigrao ulogu u smislu podizanja morala, ali i dopune lovačkog stroja novim mašinama koje su predstavljale most između sovjetskih ratnih Jakova i američkih mlaznih Tanderdžeta, isporučenih 1953. godine.

U aprilu 1956. oformljena je posebna vazduhoplovna jedinica od 47 aviona PO-2 (16 iz VSJ) pod komandom pukovnika Milana Popovića sa zadatkom da vrši zaprašivanje i uništavanje gubara. Početkom 1957, formirana je tehnička eskadrila pri komandi 119. transportnog puka za uništenje biljnih štetočina.[3] Helikopterska eskadrila naoružana tipom S-51 učestvovala je u spasavanju stanovništva ugroženog poplavama ili lavinama, prenošenju paketa i drugog materijala (u Kučevu, Mavrovu ili Kruševcu) prilikom izgradnje vojnih objekata prevozeći više stotina kilograma raznog materijala, kao i u bombardovanju leda na Dunavu u februaru 1956. U 119. puk stigao je 1956. godine i jedan helikopter S-55 ranije verzije (11551[4]), a 1960. godine tri helikoptera Bel 47G (11565).

1 Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 5. januar).
2 *SOKO monografija*, 26–28.
3 MJRV Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (beleška za 21. april); Isto, Podaci za istorijat za 1957. godinu (3. januar).
4 MJRV Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu. Ovaj helikopter „za potrebe brdske brigade" izabran je u januaru i februaru te godine. Helikopter je primljen, sklopljen i poleteo je u Jugoslaviji MJRV, Podaci za istorijat za 1957. godinu (5. oktobra).



Na kraju upotrebe, avioni S-49A iz 107. avijacijskog puka prebačeni su u Sombor radi pretvaranja u učila. Ovde pred nastavak preleta 15. maja 1957 na aerodromu Zemun.

Prema naređenju o reorganizaciji iz juna 1956, eskadrile za vezu (1, 3, 5, 7 i 122. hidro) prepotčinjene su komandama vojnih oblasti odnosno komandi JRM. U okviru 119. puka nekoliko posada je od 1955. godine vršilo aerofoto snimanja za potrebe geografskog instituta. Oni su i po nekoliko nedelja bazirali na raznim aerodrimima sa avionim Li koji su imali ugrađenu opremu. Januara 1957. formirana je u 119. puku 123. vazduhoplovna eskadrila za aerofoto-grametrijska snimanja.[1]

U novembru 1956. završeno je preoružavanje 107. puka avionima F-47D, umesto aviona S-49A koji su maja 1957. poslati za obuku vojnika u Vazduhoplovni nastavni centar u Sombor (19), odnosno u školski centar u Rajlovcu i, naravno, za rashod.[2] Takođe, u 109. i 88. puk 32. divizije stigli su avioni S-49C, koji su zamenili dvomotorne Moskitose. Tako je ta divizija od 1957. do kraja 1959. godine bila kompletno naoružana prevaziđenim lovcima S-49C.[3] U drugoj polovini 1956. povučeni su iz upotrebe svi avioni Jak-9P, a krajem januara 1957. i svi preostali avioni Jak-3, S-49A i motori VK-105PF.[4] Februara iste godine, 25 aviona Aero-2 odeljeno je VSJ-u.[5]

1 MJRV, Podaci za istorijat za 1957. godinu (8. januar).
2 MJRV, k.40 istorijat 421/107. puka 1945–1964, 15-16. Puk je u periodu oktobar–maj bio naoružan sa oba tipa aviona i S-49A (21) i F-47D (12).
3 MJRV Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (beleška za 2. novembar); nar. za preformiranje 88. puka u jednomotorni, nar. VKOS s/pov. 14 od 6. decembra 1957, isto, Podaci za istorijat za 1957. godinu (decembar).
4 Komandant JRV doneo je odluku da avioni Jak-3, Jak-9P i S-49 ostanu u jedinicama do kraja 1956. Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 9. maj). Avioni Jak- 9P povučeni su iz naoružanja nar Kta RV OVTU pov. br. 30 od 27. jula1956. i predati kao učila u VTŠC. MJRV Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (beleška za 1. avgust); MJRV, naredbom od 9. januara 1957. rashodovano je 38 aviona Jak-3, 32 aviona S0-49A i 165 motora VK-105PF. Podaci za istorijat za 1957. godinu (27. januar).
5 MJRV, Podaci za istorijat za 1957. godinu (15. februar).

U letačkim jedinicama naoružanim klipnim avionima u ovom periodu ispravnost aviona je povremeno drastično opadala. U tome su prednjačili domaći lovci tipa S-49A i S-49C koji su do kraja upotrebe uvek uticali na ukupan procenat nivoom svoje ispravnosti. U kasnijem periodu, problem je bio i smeštaj aviona drvene konstrukcije iz raznih trenažnih, štabnih, školskih ili jedinica za vezu, jer ih je dosta ostajalo na otvorenom prostoru što je umanjivalo njihov ukupan resurs i ispravnost. U tim jedinicama bilo je i nagomilavanja neispravnih aviona. „U nekim jedinicama stvoreno je uverenje da je nedostatak rezervnog materijala i relativna starost ili zastarelost može poslužiti kao opravdanje za svaku neispravnost". Kod tipa Moskito zabeležen je visok nivo ispravnosti, ali je taj nivo počeo da opada 1955. godine. Tako je 103. vip tri meseca bio bez ijednog ispravnog aviona, zbog kvara na instalacijama hidro-ulja. Kod osnovnog mlaznog tipa F-84G u prvim godinama neispravnost se po puku kretala oko 1/3 raspoloživih aviona. Zbog isteka roka ispravnosti uređaja za letenje, u 1956. godini bilo je dozvoljeno letenje samo do 6.000 metara.[1]

Zimskih meseci je uglavnom bilo malo izvršenih letačkih zadataka. Posebno su prvi meseci 1954. otežavali letenje zbog velikih snegova i jakih košava, ali je tih pojava bilo i kasnijih godina. Zbog neizvršenog naleta zimi dolazilo je do zgušnjavanja zadataka u letnjem periodu, a intenzivno letenje dovodilo je do povećanja neispravnosti i gomilanja aviona u radionicama. Tehnička služba u pukovima često je kritikovana zbog toga što nije vodila pravilnu politiku o kretanju resursa usled intenzivne obuke i zbog neažurne administracije neispravnih aviona u teh-



Praksa izviđačkih letova nad susednim zemljama nastavljena je i 1954-1955 sa avionima MK-38 oba izviđačka puka. Ovaj tip se pokazao dobrim za izvršavanje tih „specijalnih zadataka" (via M. Micevski)

1 MJRV, k.24 7. VaK (1954, 1955). Isto, k.41, 81. puk (1954/55).

ničkim eskadrilama.[1] Tek je u 1957. godini konstatovan porast ispravnosti u jedinicama, što je bio veliki napredak. Trend povećanja ispravnosti u delu pukova sa inostranom tehnikom beležio je rast i 1958. godine, ali je primetno da su u celom periodu borbeni pukovi sa avionima F-47D/F-84G/F-86E/RT-33A imali jačinu skvadrona u evropskim vazduhoplovstvima ili eskadrila RV iz druge polovine 80-ih godina.

Zaživelo je iskustvo iz trščanske krize – izviđanja upadom u tuđi vazdušni prostor, pa se sa takvim specijalnim letovima nastavilo pod budnim okom II obaveštajnog odeljenja KJRV i obaveštajnih odseka komandi korpusa.[2] Najčešće se letelo duž granica zemalja sovjetskih satelita. Na primer, maršruta je išla od Skoplja, duž granica Bugarske, Rumunije sve do Mađarske. Ponekad se to dešavalo slučajno i bez prelaska u tuđ vazdušni prostor. Međutim, bilo je i specijalnih letova pojedinačnih posada u teritorije susednih sovjetskih satelita. Takve akcije izvođene su na avionima Moskito MK-38. Za izviđačke zadatke na većem broju tih aviona ugrađene su foto-kamere RB-50 i RB-75 u trup ili otvore za bombe. Takve letove možemo da rekonstruišemo na osnovu sećanja pojedinih pilota, koji su te zadatke vršili u tajnosti čak i od šireg sastava puka. Priprema pilota bila je van očiju ostalih i vodio je šef odseka u obaveštajnom odeljenju KJRV Alfons Šali, koji je 1955. nesrećno stradao u udesu aviona Anson i S-49C na aerodromu Batajnica.[3]

Pilot Miloš Sinobad seća se dva takva leta, od kojih je jedan izvršio leteći u Al-



Avioni RT-33A bili su okosnica izviđačke avijacije 1955-1973. godine. Na slici, povratak grupe „Ertejaca" 103. izviđačkog puka na aerodrom Batajnica 1956. godine. (via M. Micevski)

1 MJRV, k. 24 7. VaK (1954, 1955, 1956, 1957).
2 Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 27. januar). U II odeljenju KJRV nalazio se elaborat (1955) o ovim letovima u fascikli 7. Za razumevanje tehnike ovih izviđačkih letova, pogledati i: *Program letačke obuke na avionu MK-38*, izdanje DSNO RV-PLO MK-38, pov., 1954.
3 O ovom udesu: MJRV Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 27. juni).

baniju radi snimanja Kukesa. Tada je leteo sam, bez izviđača, na velikoj visini od 6 do 7 kilometara. Ispred cilja fotosnimanja strmoglavio se na visinu brišućeg leta i vršio fotografisanje. U drugom naletu primetio je u daljini albanske lovce tipa Jak koji su se dimili od brzine. Sinobad je okrenuo nazad i punom brzinom odmaglio ka teritoriji FNRJ. Drugi specijalni let pilot Sinobad izvršio je fotografišući vojnu koncentraciju kod Ćustendila u Bugarskoj, kako se seća, bez problema. „Uključe se sve kamere... sve snimaju, brzo... i beži nazad!"

Nikola Žutić se seća jednog od svojih specijalnih letova: imao je zadatak da bočno snimi grčku i bugarsku granicu i zagranično područje krećući od Skoplja. Tom prilikom Žutić i njegov izviđač Bogdan Kolničar leteli su na avionu MK-38 koji zbog udesa nije imao topove! U jednom takvom letu 14. septembra 1954. na MK-38, koji je leteo unutar albanskog vazdušnog prostora, otvorena je vatra u trenutku kada je preletao granicu u rejonu Skadarskog jezera, i to sa strane albanske i jugoslovenske PAA. Avion čiju su posadu sačinjavali pilot Sardelić i izviđač Šali vratio se bez posledica u bazu.[1] Negde unutar Bugarske na njih su naleteli bugarski mlazni lovci Mig-15, pa je Žutić morao brzo da kidiše ka Jugoslaviji usput alarmirajući dežurnu paru mlaznih F-84G iz Skoplja. Nije poznato kada su bugarski lovci Mig-15, kapetan Dogandžijev i poručnik Milkov, prisilili jugoslovenski Moskito (8037-?), moguće sa pilotom Sardelićem, da sleti na letelište Dobroslovc.[2] Izgleda da je avionima RT-33A takođe izvršeno nekoliko specijalnih letova. Prema sećanju Nikole Žutića, pilot Đukić je sa RT-33A leteo u Albaniju, a pilot Divjak u Rumuniju, gde su ga presreli rumunski lovci. Ti letovi su vršeni po vedrom vremenu bez oblaka i nisu praktikovani posle 1956. godine, već se prešlo na druge sisteme prikupljanja podataka. Za takve letove birani su izuzetno disciplinovani ili pak „drčni i energični" piloti.[3]

Međutim, nisu samo jugoslovenski izviđači bili aktivni na ovom poslu. Kroz jugoslovenski vazdušni prostor leteli su i tada saveznički avioni sa istim zadacima. Predsednik SAD Ajzenhauer imao je veliko poverenje u efikasnost tajnih operacija",covert actions", kao vredne dopune ili alternative uobičajenim spoljnopolitičkim aktivnostima.[4] Stoga su uz Titovu dozvolu organizovani izviđački letovi američke avijacije susednih satelitskih država preko jugoslovenskog vazdušnog prostora. Ovi letovi su nastavljeni i van perioda omeđenog našom temom. Američki avioni koji su doletali u bugarski vazdušni prostor iz Jugoslavije bili su posebno aktivni u nadletanju Sofije, bacanju letaka i drugim akcijama (aprila i maja 1954, početkom oktobra 1956).[5] Jugoslovenski ambasador u Bugarskoj (1953–1957) Mita Miljković svedoči o tome: „Još ranije mi je bilo jasno da oni brojni američki avioni koji noću nadleću bugarsku teritoriju, dolaze iz Jugoslavije. Bugarski MIP nam je u više mahova na to skretao pažnju, a mi, uglavnom, prelazili preko takvih bugarskih primedaba uz obrazloženje da naše nadležne vlasti nemaju takve podatke i uz stidljivo obećanje da ćemo navode bugarskog MIP-a proveriti. Nikad ih o rezultatima tih „provera" nismo obavestili. Tada sam saznao

1 MJRV, k. 24 7. VaK (1954).
2 *Mosquito iztrebiteljat*, Klub krile Retro salon, 12 (23) 2000, 16–17.
3 Ceo pasus na bazi izjava koje je autor prikupio u septembru 1993. intervjuišući nekadašnje pilote 103. i 184. izviđačkog puka: Nikolu Žutića, Miloša Sinobada, Ivana Katića, Mitra Mitrovića, Marka Flajsa, Bogdana Kolničara.
4 http://www.whitehouse.gov. *History of the National Security Council 1947–1997*, 7.
5 M. Miljković, *n.d.*, 96,98, 106, 212–214.

da su Amerikanci sa najvišeg nivoa imali dozvolu za takve letove i to da će se, opet uz takvu saglasnost, oni i dalje nastaviti... Posebno me užasnulo saznanje da se u tim avionima nalaze oni piloti koji će u slučaju rata baciti atomsku bombu na Sofiju, na grad koji se nalazi u blizini jugoslovenske granice. Pomisao na atomsku bombu, na njenu eventualnu eksploziju u našoj neposrednoj blizini, delovala je kao šok".[1]

U tom periodu (1955) Komanda JRV imala je u svom sastavu: Upravu pozadine sa 10 odeljenja, zatim samostalna odeljenja (I–VI, VIII, XII, Personalno, Moralno-političko), odseke (VII, Pravni), Tužilaštvo i dve ispitne komisije za činove. Uz dva korpusa u njenom formacijskom sastavu bile su sledeće samostalne jedinice: 322. puk veze, 63. padobransku brigadu, VOC, VTI, VMI, kao i celokupno školstvo: LŠC sa pripadajućim pukovima i bazama, kao i četiri druge školske ustanove: Vazduhoplovna aplikaciona škola, Viša avio-tehnička oficirska škola, Vazduhoplovni školski centar veze i elektronike i Vazduhoplovno-tehnički školski centar.[2]

Vazduhoplovno-tehničkim naređenjem, donetim 1955. godine, propisan je nov način označavanja aviona u JRV i ono je standardizovano. Uvedene su kružne oznake prečnika 75 cm koje su postavljene na obe strane trupa iza krila i asimetrično na krilima u kombinaciji sa trocifrenim „eskadrilskim" brojevima. Do donošenja ovog naređenja vladala je šarolikost u označavanju koja je nastala prilagođavanjem do tada važećih pravila, pa su oznake u početku ucrtavane preko izbrisanih oznaka američkog vazduhoplovstva. Deo primljenih aviona izvesno vreme čak nije ni imao evidencijske brojeve na repu. Takođe, fotografije aviona pojedinih F-84G pokazuju da su leteli neoznačeni, jer posle skidanja američkih oznaka nisu stavljene jugoslovenske. Dešavalo se da jugoslovenski piloti lete i sa oznakama USAF-a na avionima, naročito u Centru za preobuku, a posmatrači koji su se zatekli na stajanci kada su ti avioni leteli ili se vraćali na stajanku mislili su da stižu američki piloti sa novim pošiljkama aviona, komentarišući neke viđene elemente leta kao neostvarive za jugoslovenske pilote. Pre uvođenja naređenja o standardizaciji oznaka, u 21. diviziji su na nosevima mlaznih aviona ispisivani brojevi američkim šablonima (tzv. Buzz-brojevi). Tokom 1956. godine, označavanje svih aviona u JRV je standardizovano.[3]

Najznačajnija novina u 1955. godini bila je nabavka izviđačkih aviona tipa Lokid RT-33A. Taj tip je predstavljao verziju aviona T-33A, koji je već bio u naoružanju JRV, a osnovna razlika između te dve verzije bila je foto-izviđačka oprema

1 "Američki generali došli su da mole predsednika Tita da se američkim avionima dozvoli da i dalje noću preleću preko Jugoslavije na bugarsku teritoriju. Predsednik Tito se tome opirao, navodeći da se, od kako je svojevremeno dao takvu dozvolu, situacija u svetu znatno izmenila, da su se odnosi Jugoslavije sa zemljama istočnog bloka, uključujući tu i Bugarsku, toliko poboljšali, pa su otpali oni razlozi zbog kojih je američkim avionima bilo dozvoljeno da preleću Jugoslaviju prema Bugarskoj. Američki generali su bili uporni i kao glavni razlog za letove iznad bugarske teritorije su navodili da u tim letovima lete oni američki piloti koji će, u slučaju rata, baciti atomsku bombu na Sofiju, na grad kome se najlakše prilazi iz Jugoslavije. Preleti preko Jugoslavije predstavljaju u stvari neophodan trening (ta reč je navedena u zabelešci o razgovoru predsednika Tita i dvojice američkih generala čija imena nisam zapamtio) pilota za eventualnu buduću akciju, tako su objasnili američki generali. Razgovor se završio tako što je predsednik Tito dozvolio nove prelete američkih aviona preko Jugoslavije u pravcu Bugarske uz napomenu da se takvi letovi svedu na najmanju moguću meru i uz povećanu opreznost. – *Isto*, 305.

2 MJRV Podaci za istorijat JRV, 1955 (organizaciona šema).

3 *Oznake jugoslovenskih vazduhoplova VIII deo* (Šime Oštrić), Aeroplan 2/89, 24–32; *Thunderjet F-84G*, (Bojan Dimtirijević sa crtežima Ognjana Petrovića), Aeromagazin 1/90, 6–16.



Odeljenje aviona F-84G zadarske 21. divizije u letu 1957. godine. U ovom periodu 172. puk iz sastava ove divizije stasao je u lovačko-bombardersku jedinicu merljivu visokim NATO kriterijumima.

smeštena u nosu aviona RT-33A. Avione RT-33A primio je 103. puk baziran u Batajnici.[1]

Tokom 1956. godine izvršena je preobuka pilota-nastavnika letenja i vazduhoplovno-tehničkog sastava 185. vazduhoplovnog školskog puka iz sastava Aplikacione škole u Puli, koja je iste godine preimenovana u Vazduhoplovnu školu za usavršavanje oficira na mlaznim avionima avijacije, skraćeno VŠUOA. Školski puk je dopunski školovao letački, štabni i pozadinski kadar. U njemu je organizovano nekoliko kurseva za različite specijalnosti u skladu sa potrebama letačkih jedinica. Neki od letačkih kurseva bili su kurs instrumentalnog letenja, kurs noćnog letenja, kao i kursevi za aero-foto izviđanje. Zbog tih razloga, 185. puk je preoružan na mlazne avione T-33A i F-84G, a dotada korišćene klipne lovce S-49C predao je 32. diviziji u Plesu.[2] Uvođenje mlaznih aviona u upotrebu kod 185. puka dovelo je do gašenja Centra za preobuku u Batajnici. Centar je od maja prestao sa radom a zatim i zvanično rasformiran 23. juna 1956, da bi do kraja no-

1 Umesto naoružanja, avion je imao dve kamere tipa K-17B i jednu kameru tipa K-22, za snimanje danju, odnosno po jednu kameru tipa K-17B, jednu K-22 i jednu K-37, koja se koristila za noćno snimanje. Dopunska oprema aviona RT-33A bile su fotografske (FOTAB) i svetleće (SAB) avio-bombe. Zbog specifičnih zahteva za izviđanje, avioni RT-33A imali su nešto veći radijus dejstva i dolet u poređenju sa avionima T-33A. 103. vazduhoplovni izviđački puk baziran u Batajnici, koji je do tada koristio klipne izviđačke Moskito Mk-38, tokom 1955. kompletno je opremljen avionima RT-33A popularno nazvanim „ertejci". Prijem tih aviona započet je 14. aprila 1955, dolaskom prva dva aviona, zatim jednog u julu, 6 krajem oktobra, 12 u novembru, da bi poslednji 22. primerak bio isporučen sredinom januara 1956. MJRV Podaci za istorijat JRV, 1955 (razni datumi). Avioni RT-33A dobili su evidencijske brojeve od 10101 do 10122. B. Dimitrijević – M. Mivcevski, *Jets*, 10.

2 *30 godina 185. lbap(Š)*, 2.

vembra iste godine predao svu tehniku u druge jedinice. Ovaj centar je iznedrio prvu generaciju jugoslovenskih mlaznih pilota i osposobio osam avio-pukova na tipove F-84G i T-33A.[1]

U reorganizaciji juna 1956, rasformiran je Letački školski centar zajedno sa jednom VZ, vb II reda, jednim teorijskim pukom, zavodom za opravku aviona i dva skladišta, rasformirana je i vb II reda u Pančevu kao i Centar za preobuku na mlazne avione; izvršeno je preformiranje dva školska puka u dve pilotske škole, aplikacione škole u Vazduhoplovnu školu za usavršavanje, nekoliko pozadinskih jedinica (skladišta, radionica) i radio-izviđačke grupe u bataljon.[2]

U Komandi RV na bazi reorganizovanja nastala su nova odeljenja: navigacijsko, inžinjerijsko, građevinsko u Štabu KRV, odnosno tehničko i saobraćajno odeljenje u Upravi pozadine KRV. Formirani su političko-pravni sektori na svim nivoima od Komande do divizije–zone, koji su obuhvatili sve moralno-političke, personalne, pravne i isledničke organe. Na nivou divizija ukinuta su avio-odeljenja za vezu. Iz sastava JRV u sastav armijskih oblasti prešlo je pet eskadrila za vezu. Konačno, pod Komandu JRV prepotčinjena je i Viša vazduhoplovna vojna akademija.

Moralno-političko stanje u drugoj polovini 50-ih godina u JRV remetili su sledeći problemi: nerešeno stambeno pitanje, odvojen život dela starešina od porodica, talas penzionisanja vojnih lica koji je ulio osećanje nestabilnosti i neizvesnosti kod onih koji nisu imali kvalifikacije za civilni život, odnosno nezainteresovanost onih koji su odlazili na druga radna mesta, pojedini slučajevi bekstva u inostranstvo, avio-udesi sa tendencijom smanjenja, saobraćajne nesreće i poneki politički istup.[3]

3.6.1 Razvoj radarske mreže

Od 1953. godine počelo je formiranje službe Vazdušnog osmatranja javljanja i navođenja – VOJIN u sastavu JRV, jer su tada počele da stižu pošiljke radarskih uređaja i prateće tehnike. Daljim isporukama radara AN/TPS- 1D, -10 i AN/FPS-8 u narednim godinama, ova se služba proširila u složen sistem kojim je pokriveno celo nebo FNRJ.

Obuka za radariste bila je organizovana po istom principu kao i za letače. Tokom februara 1955. u Zadru je organizovan kurs za radare AN/TPS-1D i AN/TPS-10 koji je vodio britanski stručnjak, a kasnije je u nemačkom gradu Frizingu školovano još osam starešina. Grupa od 14 vazduhoplovaca poslata je na obuku u SAD za radar AN/FPS-8. Bilo je i drugih grupa (jedna na „specijalnom radarskom kursu decembra 1954 – aprila 1955).[4] Od 1956. godine kurseve preobuke na ovim radarima JRV je organizovalo u zemlji. Te godine su radili kursevi u Puli (AN/TPS-8), odnosno u Kraljevu (AN/TPS-1D i -10).

1 CZP u Batajnici ugašen prema nar. III uprave pov. br. 926 od 30. maja 1956. do pov. br. 1017 od 7. juna 1956; nar. Kta JRV 2685 od 22. juna 1956; MJRV Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (beleška za 30. juni); B. Dimitrijević – M. Mivcevski, *Jets*, 13.

2 Nar. III uprave od pov. br. 926 od 30. maja 1956. do pov. br. 1017 od 7. juna 1956; nar. K-ta JRV 2685 od 22. juna 1956; MJRV Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (beleška za 30. juni).

3 MJRV, k. 41, 81. puk (1957).

4 Podaci za istorijat JRV, 1955 (razni datumi).

Lokacije za postavljanje radara izabrane su početkom 1955, a završen je i plan razrade radarske mreže. U timu koji je birao lokacije bili su i jedan američki potpukovnik i jedan civilni stručnjak, a njihova delegacija učestvovala je u planiranju postavljanja radara. Odlučeno je da se radari AN/FPS-8 (teške radarske stanice) postave na vrhu Kopaonika, Plješevici i Jahorini, koji su davali „vanredne mogućnosti osmatranja u svim pravcima".[1] Početkom juna 1955. formirani su 211. puk VOJIN u Pančevu, 275. puk VOJIN u Zagrebu i 137. puk VOJIN u Sarajevu (tada samo kao 1. bataljon ovog puka).[2] U te pukove, čije je organizovanje teklo postepeno tokom 1955. godine, ušli su postojeći bataljoni VOJIN.[3]

U periodu od 13. do 25. septembra 1955. održana je vežba jedinica 3. avio-korpusa, u kojoj je učestvovao i 275. puk VOJIN. Prvi put pri izvođenju vežbe lovci su navođeni radarom na neprijateljske ciljeve u vazduhu. Na vežbi je izvršeno 30 navođenja radarom, od kojih je 26 bilo uspešno.[4] Napredak VOJIN bio je značajan, ali je i dalje osnovna mana bila nesposobnost za permanentan rad zbog nedostatka ljudstva, sredstava veze i transportnih vozila. Takođe, raspoloživa radarska mreža nije omogućavala potpunu kontrolu vazdušnog prostora FNRJ, a ni susednih država na pojedinim pravcima.

Krajem 1958. godine konstatovano je da radarska sredstva pružaju ograničene mogućnosti, s obzirom na raspored i karakteristike. Bilo je potrebno da se obezbedi neprekidnost rada na određenim pravcima i reše problemi veza sa lovačkom avijacijom. Tri teške radarske stanice omogućavale su osmatranje aviona na visinama 2000 – 2000 metara, uglavnom nad jugoslovenskom teritorijom i nešto preko granice. U severozapadnom i južnom delu FNRJ radarsko osmatranje nije bilo obezbeđeno. Lake radarske stanice dopunjavale su osmatranje, ali sa maksimalnim otkrivanjem do 7000 metara. Zbog konfiguracije terena i položaja radara bilo je vrlo nesigurno otkrivanje i kontinualno praćenje niskoletećih aviona koji lete ispod 1000 metara. U probleme VOJIN ulazili su i mali broj radara, zimski rad na teškim stanicama koje su imale loše smeštajne uslove, ali i konkretni nedostaci, kao na primer, da radar AN/TPS 1D, nije bio podesan za postavljanje na brdsko-planinskom zemljištu.[5]

3.6.2 Mornarička avijacija

Sredinom 50-ih godina postojale su ideje o razvijanju i protivpodmorničke avijacije, na bazi kupovine pojedinih tipova aviona. Postojeća hidro-flota služila je samo za laki transport i održavanje veze, tako da se može reći da prave mornaričke avijacije nije ni bilo. Iako su sprovedena neka ispitivanja, ostaje utisak da nikada nije došlo do većeg ulaska u problematiku mornaričke avijacije. Oktobra 1953. otpočela su ispitivanja ugradnje torpeda TR-45/A na avione Moskito MK-6. Probe su vršene neaktivnim torpedom koji je, umesto eksplozivom, punjen vodom zbog

1 Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 4. april), isto, (beleška za 21. april), isto (za 7. maj – kada je zajedno sa američkim stručnjacima završen plana razrade radarske mreže u FNRJ).

2 Nar. DSNO pov. br. 711, od 4. maja 1955.

3 Nar. k-ta JRV pov. br. 2172/55, Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 8. juni), isto za 3. avgust.

4 MJRV Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 15. septembar).

5 MJRV, k. 24 7. VaK (1957, 1958).



Dve amfibije prilično retkog tipa Šort Silend, korišćene su tokom pedesetih godina u 122. hidroavijacijskoj eskadrili u Divuljama.

mogućnosti da avion ne odbaci torpedo. Prva ispitivanja su bila uspešna, pa su već 1954. godine u 97. puku četiri aviona MK-6 prepravljena za nošenje torpeda, a jedan avion MK-6 dobio je uređaj ASAG za polaganje mina.[1] Za torpedna dejstva, koja su bila predviđena direktivom Komande JRV osposobljena je u 1954. godini jedna eskadrila 97. puka za poletanje i let u zoni sa školskim torpedom. Eskadrila se, međutim, nije osposobila za torpedna dejstva usled toga što su ispitivanja torpeda koje je vršila Komisija KJRV završena u septembru. Tek krajem 1954. godine 97. puk otpočeo je sa torpednim dejstvima. Tokom 1957. ispitivana su nošenja torpeda jugoslovenske proizvodnje tipa Letor-2.

Jugoslovenskim vazduhoplovcima i delegaciji JRM su tokom 1956. godine prezentirana dva protivpodmornička aviona britanske proizvodnje. To su bili Short Seamew mk 2 (21. aprila u 21. diviziji, između ostalog ispitivan od strane ppuk. Lipovšćaka) i Fairey Gannet AS mk 1 (sredina juna, u Zadru i Zemunu[2]). Prvi avion nije dobio zadovoljavajuću ocenu i Jugosloveni su ga odbili. Ovaj avion je čak doživeo katastrofu na povratku u Britaniju. Sa avionom Ganet ispitivanje je nastavljeno. Prema sećanju Miljenka Lipovšćaka, bilo je problema sa otkrivanjem podmornice koja je ronila za tu priliku i nije pronađena uprkos dugotrajnoj potrazi uz pomoć sonarnih plutača. Jugosloveni su, prema ovom svedoku, za to ispitivanje tražili i dobili od Britanaca jedan radar za Moskito MK-38, pa je on ugrađen na jedan MK-38. U isto vreme (30. juna 1956) u Jugoslaviju je stigao treći hidroavion tipa Beaver, nabavljen za JRM. Dva prethodno nabavljena Bivera letela su u 122. hidroeskadrili koja je vršila zadatke za potrebe Ratne mornarice. Ovaj treći

1 Osposobljavanje aviona MK-6 za nošenje torpeda TR 45A i samosidrene mine ADS 600 počelo u aprilu 1956. MJRV Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (beleška za 18. april).

2 MJRV Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (razni datumi); *Fly Navy, Aircraft of FAA since 1945*, by Ray Williams, Air Life 1989, 103.



Ispitivanja upotrebe torpeda na avionima Moskito 97. puka u Zadru, bila su specifičnost ove jedinice sredinom pedesetih godina (via: M. Micevski)

avion je montiran i sklopljen u zavodu 170, u Zemunu.[1] Dugi niz godina Biveri su činili osnovu hidroavijacije i pružali pouzdane usluge, posebno u hitnim potrebama prevoza sa ostrva do kopna i slično.

3.6.3 Preko zvučne barijere

Početkom 1956. godine JRV je očekivalo isporuku mlaznih lovačkih aviona tipa F-86E Sejbr.[2] Uvođenjem ovog lovca u naoružanje otvorila se mogućnost za

1 *Monorama hidroavion Beaver DHC-2 Mk 1* (Bojan Dimitrijević, Ognjan Petrović), Aeroplan 3/90, 4–11; MJRV Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (beleška za 30. juni).

2 O avionu F-86E u Jugoslaviji videti monorame i maketorame: *Strelasta Sablja iz Kanade I deo* (Ognjan Petrović), Bilten Yuvam 1, januar–februar 1986, 25–29; *Lovački avion F-86E na našem nebu*, (Ognjan Petrović– Šime Oštrić), Bilten Yuvam 2, mart–april 1986, 29–38; *Sabre F-86E* (Ognjan Petrović – Šime Oštrić), Aeromagazin, 1/91, 24–31; *Lovci F-86E Sejbr u jugoslovenskoj upotrebi* (Bojan Dimitrijević), Aeromagazin

stvaranje prvih savremeno opremljenih lovačko-presretačkih jedinica JRV. Lovci-bombarderi tipa F-84G nisu se mogli uspešno koristiti kao lovci-presretači i njihove manevarske i borbene mogućnosti zaostajale su za sovjetskim avionima tipa Mig-15 koje su u naoružanju imali jugoslovenski susedi – zemlje članice Varšavskog ugovora.

Na aerodrom Batajnica, 5. marta 1956, najpre je stigla učionica za preobuku pilota na avion F-86E, sa ekipom američkih nastavnika koja je trebalo tri meseca da obučava jugoslovenske pilote na ovaj tip. Obuka prve grupe započela je sedam dana kasnije. Već u martu 1956. organizovana je tehnička učionica za preobuku pilota i tehničkog sastava 117. puka, koji je trebalo da postane prva nadzvučna jedinica RV. Takozvana *tehnička učionica* za letački sastav trajala je 17 dana, a za vazduhoplovno-tehnički sastav 21 dan. Nekoliko pilota otišlo je na preobuku u inostranstvo. Poručnici Sreten Vasiljević i Radivoje Lukić bili su i na 13-nedeljnom kursu obuke na letenju na F-86E u Zapadnoj Nemačkoj. Kasnije, u aprilu 1957. na polugodišnji kurs borbene obuke na ovom avionu u USAF-ovu bazu u Teksasu upućeni su kapetani Stojan Paunović i Slobodan Rakić. Prva dva mlazna lovca presretača tipa F-86E primljena su 21. maja 1956. Sledeća isporuka usledila je u junu kada su stigla još četiri aviona ovog tipa.[1] Primljeni avioni tipa Sejbr bili su kanadska verzija aviona F-86, proizvedena u fabrici Kanader (Canadair) pod oznakom CL-13 mk IV. Ove avione je ranije koristilo britansko vazduhoplovstvo. RAF je te avione počeo postepeno da povlači iz operativne upotrebe, a pre predaje vazduhoplovstvima Italije i Jugoslavije na njima je izvršena generalna revizija u radionicama u Stanstedu, Dunsfoldu, Gatviku, Spajku i u pogonu fabrike Vestland u Merifildu. Posle revizije, avioni su obojeni u standardnu kamuflažnu šemu RAF-a i predati USAF-u koji je kroz program vojne pomoći uputio u Napulj, a odatle u Jugoslaviju.[2]

Ubrzo po prijemu druge partije od četiri aviona F-86E desio se zanimljiv događaj koji je po mnogo čemu značajan za istoriju Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva. Naime, 31. jula oko 11,30 časova komandant 44. vazduhoplovne divizije pukovnik Nikola Lekić, leteći avionom F-86E, probio je „zvučni zid". Dva dana pre tog istorijskog događaja, američki piloti su na batajničkom aerodromu deomonstrirali probijanje zvučnog zida. Podstaknut time i željom da dokaže sposobnost naših pilota, pukovnik Lekić je američkim pilotima izjavio da će samo posle dva-tri samostalna leta avionom F-86E i on leteti brže od zvuka. Američki piloti su bili iznenađeni takvom izjavom, znajući da je prema njihovim iskustvima za takav poduhvat pilotu potrebno oko 60 sati naleta na F-86E i dobra teorijska priprema. Takođe, jugoslovenski komandant nije još bio ni seo za komande aviona F-86E. Pukovnik Lekić je teorijsku preobuku za avion F-86E započeo 29. jula popodne, a sledećeg dana je izvršio prvi let. U ranim jutarnjim časovima 31. jula izvršio je drugi let, posle kojeg je izjavio da je spreman za probijanje zvučnog zida. Poleteo je praćen američkim pilotom koji se nalazio u drugom avionu, ali je morao da prekine let zbog neispravnosti aviona izazvane zaptivanjem kabine. Pošto je zamenio

47, april 2003, 18–20.

1 MJRV Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (datumi za mart, april, maj i juni) MJRV, Podaci za istorijat za 1957. godinu (28. april).

2 Maurice Allward, *F-86 Sabre*, Ian Allan Ltd, London 1981, 91; Duncan Curtis, *North American F-86 Sabre*, The Crowood Press Ltd 2000, 183–187.



Uvođenjem lovca F-86E Sejbr, JRV je prešlo granicu zvuka, ali je moglo da parira Migovima susednih vazduhoplovstava. Na slici avion 11003 dugi niz godina u 204. puku. (via M. Micevski)

avion, poletevši sada u Sejbru 11005, dostigao je visinu od 15.000 m i započeo je obrušavanje. U jednom momentu brzinometar i mahmetar u kabini aviona pokazali su da je probijen zvučni zid. Lekić je o tome kratko obavestio kontrolni toranj, ali je dobio odgovor da nisu čuli nikakvu eksploziju kao prateću pojavu probijanja zvučnog zida. Komandant 44. divizije je odlučio da ponovi postupak. Popeo se na potrebnu visinu, obrušio i ponovo probio zvučni zid. Probijanje zvučnog zida ponovio je i 8. septembra 1956. Na njegovu adresu je potom stigla zlatna značka i zahvalnica kanadske kompanije koja je napravila avion, kao i diploma Mach Busters Cluba, čime je postao član kluba pilota koji su leteli brže od zvuka. Tako je pukovnik Nikola Lekić i zvanično postao prvi pilot JRV koji je probio zvučni zid.[1]

Nova iznenađenja došla su s jeseni 1956. godine, izazvana pre svega vojnom intervencijom sovjetske armije u Mađarskoj, ali i intervencijom britansko-francuskih snaga u Egiptu. JRV je stavljeno u stanje pripravnosti u poslednja dva meseca 1956. godine, u vežbi pod nazivom *Tara*. U prvoj polovini novembra sprovedene su intenzivne vežbe jedinica JRV. Deo jugoslovenskih vazduhoplovnih jedinica opremljenih mlaznim borbenim avionima bio je u stanju pripravnosti radi sprečavanja eventualnih provokacija. Situacija je shvaćena ozbiljno i „potpuno zrelo", pa je deo pukova bio spreman u rekordno kratkom vremenu.[2] U početku se boravilo u kompletnom sastavu na aerodromima, a kasnije je rad organizovan u smenama i kroz sistem pripravnosti. Mlazni 117. puk prebazirao je na aerodrom Pleso kod Zagreba, gde je izvršavao zadatke dopunjujući se sa delom 204. puka. Iskustva iz ove situacije pokazala su sledeće: teško je postići rastresit raspored aviona zbog

1 B. Dimitrijević – M. Micevski, *Jets*, 14.

2 MJRV, k. 41, 81. puk (1955/56).

nedostatka betonskih površina; kaponiri u Batajnici i Nišu su preblizu; jedan laki protivavionski divizion nedovoljan je za PVO aerodroma i ne može da dejstvuje preko 2000 m; radarske i vizuelne osmatračke stanice nemaju nikakvu zaštitu; veze su dotrajale i najveći problem u sistemu VOJ predstavlja identifikacija. Prebaziranje 117. puka na Pleso izazvalo je niz problema sa održavanjem, neadekvatnošću tamošnje radionice i nedostatkom rezervnih delova. Moral i odlučnost letača su kao i ranije bili na zavidnom nivou.[1]

Isporuke aviona F-86E nastavljene su tek maja 1957. i do kraja te godine isporučeno je 37 aviona, tempom od 4 do 6 mesečno. Do kraja godine u JRV su bila 43 lovca tipa Sejbr. Svi su oni primljeni u sastav 117. lovačkog puka, koji je organizovanu preobuku započeo tek jula 1957, kada je na raspolaganju imao više od 15 aparata ovog tipa. Do tada su samo tri pilota (Mijatov, Vranić i Babić) završila preobuku u SAD na ovaj tip. Oni su započeli prvi kurs obuke na kome je bio 31 pilot iz 117. puka i sedam iz drugih jedinica. I tokom te preobuke nije zabeležen nijedan udes niti vanredni događaj. Marta 1958. godine 204. puk je preoružan na avione F-86E i dobio je 20 Sejbrova izdvojenih iz 117. puka, u kome je prethodno preobučeno ljudstvo 204. puka. Posle opremanja dva lovačka puka 44. divizije, JRV je dobio efikasnu i savremenu lovačko-presretačku avijaciju, kakve su imale i susedne zemlje. Tokom 1958. godine osim uobičajenih zadataka pukovi opremljeni sa F-86E učestvovali su na prvomajskoj paradi, paradi održanoj u čast premijera Indonezije, a 14 aviona F-86E iz 117. puka učestvovalo je i u preletu prilikom proslave 15-godišnjice bitke na Sutjesci. Tokom 1957. godine završene su isporuke aviona F-84G tako da je ukupan broj isporučenih aparata za JRV bio 167. U tom periodu avioni F-84G su u potpunosti izgubili ulogu lovačkog aviona i u jedinicama JRV su izvršavali lovačko-bombarderske zadatke a delom, sa modifikovanim primercima, i manje izviđačke zadatke. Sa avionima Sejbr u 1958. godini držan je po jedan par aviona u pripravnosti br. 2, koji je za 5–6 minuta po prijemu zadatka bio spreman za presretanje.[2]



Prekretnica u osmišljavanju novih uslova ratnih okolnosti bila je KŠRI *Vardar* održana u aprilu 1957. godine. To je bila prva vežba sa tematikom mera u cilju zaštite od atomske ili A bombe (provera mobilizacijskih elaborata u mogućnosti napada na aerodrom A bombom), koja do tada nije obrađivana. Konstatovana je „ozbiljnost problema pred kojima će se naći naše jedinice u uslovima atomskog rata", a rezultati su pokazali neophodnost rastresitog rasporeda aviona, potrebu za izradom rulnih staza i betonskih površina po aerodromima, kao i nemogućnost da se razmeštaj vrši bez prethodne pripreme.[1] Ta iskustva postaće dominantna briga u planiranju razvoja i vazduhoplovstva i aerodromske infrastrukture u narednih dve decenije. Već 1959. godine konstatovano je da se samostalno ali i kad god je moguće u sadejstvu sa KoV mora vežbati u borbenim dejstvima, „sa upotrebom A oružja" uz primenu prebaziranja i sa maksimalnim naprezanjem.[2]

1 MJRV, k. 24 7. VaK (1956), spomen-soba 204. lap; Istorija 204. vlp za za 1957.
2 Spomen-soba 117. lap; *Gardijski lovci*, 22.

3.6.4 Remont mlaznih aviona

Jedan od problema koji se pojavio u tom periodu zbog dolaska većeg broja mlaznih aviona, bila je opravka i remont tih aviona i njihovih motora. I pored stalnih jugoslovenskih insistiranja da se dobiju neophodna dokumentacija, rezervni delovi i oprema za redovno održavanje i generalni remont aviona, vlada SAD je odlagala rešavanje tih zahteva i upućivala na američke zavode za remont aviona u Francuskoj i Maroku. Inače, rezervni delovi su dobijani iz centralnog skladišta američkog vazduhoplovstva za Evropu u Šatorou.[3] Takva situacija je povećavala materijalne troškove u JRV. Iako su ti troškovi podmirivani iz fonda pomoći, to se nepovoljno održavalo na tempo nabavke vazduhoplovnih sredstava. Manje opravke su vršene u radionicama vazduhoplovnih baza na aerodromima gde je bazirala mlazna avijacija. Složenije opravke su obavljane u vojnom zavodu br. 170 u Zemunu, ali u ograničenom obimu zbog navedenih problema.

Tokom prve tri godine upotrebe mlaznjaka u JRV opravka njihovih motora vršena je isključivo u inostranstvu. Tek je novembra 1955. dobijena tehnička dokumentacija za IRAN (Inspection and Repair as Necesessary) preglede, kao i dokumentacija za proizvodnju i opravku izvesnog broja delova za avione i delimično za motore. Opravka aviona organizovana je u mostarskoj fabrici Soko, pošto je jedna američka komisija obišla tu fabriku 9. novembra 1955. godine. Fabrika Soko je do tada izrađivala delove za S-49C, vršila konverzije aviona Jak na dvosedu verziju Ujak-9 i proizvodila rezervne delove i napalm bombe. Opravka motora bila je poverena fabrici 21. maj u Rakovici, u kojoj je 14. februara 1955. počela izrada rezervnih delova za mlazne motore J35-A-29 i J35-A-35. Bez obzira na probleme koji su takoreći rešavani u hodu, fabrika Soko je krajem 1955. godine primila na IRAN pregled prve avione F-84G. Generalna revizija prva dva aviona tipa F-84G uspešno je završena 26. februara 1956. godine. Prve modifikacije na avionu F-84G izvršene su u junu 1957.[4] Fabrika Soko će u sledećem periodu u toj meri ovladati tehnologijom remontovanja i razvojem proizvodnje rezervnih delova da je od američkog vazduhoplovstva dobila licencu „generalnog proizvođača delova i sklopova aviona". Vredan pažnje je i podatak da je u narednom periodu

1 MJRV, k. 24 7. VaK (1957).
2 MJRV, k. 24 7. VaK (1959).
3 Do Šatoroa leteli su dva puta nedeljno, utorkom i četvrtkom, avioni C-47 iz 119. puka. Istorija 119.vtrp (R. Nikšić), 65.
4 MJRV, Podaci za istorijat za 1957. godinu (4. juni).

ova fabrika proizvela 44 para krila za avione F-84G, na kojima je izvršeno nekoliko manjih modifikacija.[1] Već 4. decembra 1956. iz Zavoda br. 170 izašao je prvi opravljeni F-84G. Isti zavod je (sada sa novim nazivom Jastreb), sredinom januara 1957, osvojio i počeo da vrši IRAN preglede na avionima F-47D (prvi avioni izašli su posle četiri meseca rada). Mesec dana kasnije i prvi T-33A primljen je na IRAN pregled u ovom zavodu, a iste preglede u februaru 1957. godine za avion F-47D otpočeo je i zavod Zmaj.[2]

Početkom 1960. za sve tipove mlaznih aviona i motora osvojen je remont u Jugoslaviji, pa su se avioni F-86E, T/RT-33A opravljali u zavodu Jastreb, a avioni F-84 G u fabrici Soko. Opravka motora vršena je u preduzeću 21. maj, sem za avione R/T-33A koji su popravljani u zavodu Orao u Rajlovcu. Tokom 1962. godine VTRZ Orao u Rajlovcu uspešno je ovladao kompletnim remontom motora zapadnog porekla (J47-GE-13, J35-A-29, J35-A-35 i J35-A-20). Navedene mogućnosti remonta i istovremeno obuka vazduhoplovno-tehničkog sastava u VTRZ Orao, u to vreme, označili su „oslonac na sopstvene snage" bez prethodne preobuke kadra u inostranstvu, što nije bilo slučaj sredinom 50-ih godina, kada su motori remontovani u inostranstvu. U tom periodu je definitivno utvrđena orijentacija remonta mlaznih aviona i motora u zavodima, koji su postepeno preuzimali remont i izradu rezervnih delova.[3]

3.6.5 Letački kadrovi

Posle epohe izolacije, prilivom nove tehnike zabeležen je skok u naletu po pilotu, ali je već sredinom 50-ih godina došlo do promena. Na sastanku najviših starešina JRV 27. maja 1955, odlučeno je da se smanji nalet po pilotu, tako da na mlaznim avionima ukupan godišnji nalet ne bude veći od 100 časova uključujući preobuku i kurseve. Istovremeno za 1956. godinu predviđeno je 100 pilota za preobuku. Te godine ocenjeno je da je „napravljen ozbiljan skok u letačkoj obuci, preobukom velikog broja letača sa klipnih na mlazne avione..". U toku 1955. godine preobučeno je 128 novih pilota na mlazne avione, a tamo gde su raspoloživi avioni to dozvoljavali počela je obuka u instrumentalnom i noćnom letenju sa borbenom primenom. Na kraju te godine JRV je imalo 264 pilota osposobljenih za instrumentalno letenje i 164 pilota za noćno letenje. Čak 70% njih osposobljeno je te 1955. godine.

Na kraju 1956. godine, JRV je moglo da računa sa 2.143 pilota, od kojih je 1.255 bilo u aktivnoj službi. Među njima je bilo 826 pilota u borbenim jedinicama, od njih oko 300 pilota mlaznih aviona, a zatim još 429 pilota u pomoćnim i školskim jedinicama, kao i 233 pilota-pitomaca. Rezerva je obuhvatala 655 pilota. Po brojnosti pilota JRV je bilo sasvim dobro popunjeno, čak je moglo da obezbedi i po dve popune operativnih jedinica. Problem je predstavljala preobuka pilota na mlaznim aviona, odnosno njihova borbena obuka, budući da je samo 14% pilota bilo osposobljeno da leti na mlaznjacima. U vezi sa tim je konstatovano: „Dalja

1 *Soko, vazduhoplovna industrija Mostar, 1951–1981*, (bez podataka o mestu i godini izdanja), 31, 32.
2 MJRV Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (beleška za 4. decembar), MJRV, Podaci za istorijat za 1957. godinu (16. januar), isto, 7. februar; isto 9–12. februar, isto 20. maj.
3 B. Dimitrijević – M. Micevski, *Jets*, 16.



Avioni F-47D na stajanci 37. divizije u Cerklju. Ovaj tip bio je u naoružanju 96,111. i 138 puka u Cerklju, kao i 81, 107. i 150 puka 29. divizije u Nišu u drugoj polovini pedesetih godina.

preobuka pilota na mlaznim avionima je zbog nedostatka aviona neostvariva. Već sada imamo na jedan mlazni avion u jedinici prosečno po 3 pilota, a povećanje njihovog broja ne bi bilo celishodno jer zbog nedostatka aviona oni ne bi mogli ispunjavati redovni letački program". U mlaznoj avijaciji u to vreme pukovi su imali prosečno po 15 aviona F-84G i 38 pilota. Isti je bio odnos i kod pukova sa F-47D, dok je u pukovima sa zastarelim S-49C odnos bio 22 aviona i 47 pilota. Odnos 1 avion : 1 pilot bio je u 97. puku sa avionima Moskito. U izviđačkoj avijaciji u 103. mlaznom puku bilo je 20 aviona i 47 pilota, a u klipnom 184. puku na 34 aviona dolazilo je 40 pilota.

Brojno stanje JRV na kraju 1957. bilo je 25.056 ljudi ili 97% od predviđene formacije. Vojnički kontingent je obuhvatao 15.817 ljudi, dok su preostali deo činila aktivna vojna lica. Interesantno je da je manjak ljudi (86%) konstatovan za podoficirski kadar. Kao posebne slabosti na kraju te godine, konstatovane su: nepostojanje jedinstvene PVO, decentralizovanost sistema VOJIN i neodgovarajuća formacija vazduhoplovnih pukova.

Tokom 1958. godine u JRV je bilo 1203 pilota i to: 307 mlaznih, 494 klipnih borbenih, 319 na lakim avionima i 83 na transportnim avionima. Preko dve trećine pilota imalo je 25–35 godina i oni su činili jezgro u svim tipovima avijacije. Tokom 1958. preobučena su na mlazne avione 42 pilota, a za 1959. bilo je predviđeno obučavanje još oko 30 pilota. U evidenciji su bila 604 rezervna pilota, ali je samo mali broj njih bio sposoban za letenje na borbenim avionima. Najveći deo njih završio je obuku samo na školskim avionima, deo je bio nesposoban iz zdravstvenih razloga i starosti, a oko 20% pilota nije pozivano na vežbe „zbog slabih moralno i političkih kvaliteta". Jedan od problema koji je u to vreme opteretio JRV



Moskitosi su u JRV, i pored drvene konstrukcije i pristizanja mlaznih aviona, imali značajnu ulogu sve do 1960. godine. Na slici priprema za let nad morem.

(ali i armiju u celini) bio je talas penzionisanja vojnih lica. Taj proces je negativno uticao na atmosferu, jer su oni koji je trebalo penzioniosati bili ili potpuno neaktivni zbog odlaska ili preplavljeni osećanjem besperspektivnosti i odbačenosti.

U narednim godinama broj pilota bio je sledeći:

mlazn	klipni	transp.	helikopt.	ostali	svega
1959	346	319	125	14	321 1125
1961	457	326	86	45	221 1135

Statistike brojnog stanja pilota za 1960. godinu pokazivale su da je letački kadar relativno star, posebno u lovačkoj avijaciji, i malobrojan (od 1,2 do 1,4 pilota po avionu). Ocenjeno je da je „Uzrok tome bio je taj što se od 1954. nije u pilotsku školu primao dovoljan broj pilota, a neke klase su potpuno otpale". Ipak, postojala je dobra i relativno kvalitetna izvežbanost pilota i letačkih jedinica u eskadrilama za lovačko-bombarderske i lovačke zadatke na malim i srednjim visinama i posebnim izviđačkim jedinicama za izviđanje. „Ne može se još govoriti o kvalitetnoj osposobljenosti lovaca za dejstva na velikim visinama, a takođe u celini avijacije za dejstva noću".

3.6.6 Bezbednost letenja

U epohi 50-ih godina JRV se intenzivno razvijao. Smena tehnoloških generacija bila je česta, letelo se puno i na raznim tipovima, koji su često uz svu tragiku katastrofa osvajani do standarda pouzdane upotrebe. Kako se mnogo letelo, bilo je i mnogo udesa, katastrofa i drugih vanrednih situacija. Poverljivi bilten *Borba protiv udesa* detaljno analizira sve avio-udese u JRV u periodu oktobar–decembar 1954, navodeći čitav spektar grešaka koje su bile uzrok udesa, lomova, sudara i katastrofa. U pilotske greške spadale su: nedisciplina, nepažnja, slaba tehnika pilotiranja, nedovoljna obučenost, nepoznavanje načina vađenja iz kovita, gubitak orijentacije pri preletu, slabo održavanje aviona. Greške tehničkih organa bile su prouzrokovane neiskustvom, nepažnjom i nedisciplinom. Grešile su i kontrole letenja koje su odobravale letove pod lošim meteo-uslovima i nisu pravilno rukovodile radio-saobraćajem. Komande jedinica često nisu vodile brigu o trenutnoj sposobnosti pilota (jedan pilot je recimo oštetio dva aviona T-33A u razmaku od pet dana). Bilo je i slabe organizacije letenja, kao grešaka vođa grupa u letu pri čemu su stradali pratioci.

Za ovu analizu nazvanu *Borba protiv udesa*, čini se da je bio uzrok katastrofa aviona C-47 (7328) 119. vtrp 2. decembra 1954. koji se srušio na Adi Ciganliji, prilazeći na sletanje na zemunski aerodrom. U toj katastrofi stradalo je osam ljudi, a dvojica su bila teže povređena. Detaljna istraga je pokazala niz propusta komandanta 119. puka potpukovnika Hinka Šoića u organizaciji letenja, greške kontrole letenja i pilota i druge slabosti. Utvrđeno je da se u 119. puku „nisu vršile sistematske, ozbiljne i redovne provere letača u letenju... a ukoliko su se vršile, one su bile formalne i površne". Tek u manjem obimu (u ovoj analizi jedan slučaj za dva meseca) uzroci vanrednih događaja bili su tehničke prirode (otkaz motora). Zbog raznih sigurnosnih mera i pouzdanosti aviona, avioni tipa C-47 posle te nisu doživeli nijednu katastrofu niti teži udes do kraja svoje službe 1976. godine.[1] Došlo je do još jednog udesa, čime je završena serija udesa transportnih aviona u 50-im godinama. To je bila katastrofa aviona Ju-52 na Pelješcu u kojoj je 7. januara 1956. stradala posada od pet članova.[2]

U borbenoj avijaciji problemi su i dalje opstajali zbog niza razloga. Analiza udesa i katastrofa iz 21. divizije za 1956. godinu pokazivala je sledeće: „Broj udesa naročito katastrofa u 83. i 172. puku i pored zadovoljavajućeg naleta i broja pojedinih vežbi, nameće ozbiljan zadatak jedinicama u traženju uzroka za ove udese. U ovom periodu karakteristično je bilo formalističko odnošenje prema pripremi leta, prema izvršenjima elemenata vežbi... lako i brzo gubljenje trenaže ... površno i nepripremljeno provođenje razmatranja izvršenja letačkih vežbi uvek se negativno odrazilo na izvršenje zadatka". Kod 172. puka jedan udes (katastrofa) dolazio je na 960 letova ili 1051 čas leta (ukupno 2 kat.); kod 83. puka jedan udes na 866 časova, a katastrofa na 1,158 časova leta (ukupno 2 kat.); u 97. puku jedan udes

1 *Borba protiv udesa*, bilten 1 za 1954/1955, pov., Komanda JRV,1–30; Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 20. januar).

2 MJRV Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (7. januar).



dolazio je na 410 letova sa 371 časom bez katastrofe te godine.[1]

Prema tim podacima, a radi povećanja sigurnosti, godišnjim naređenjem date su sledeće norme: za mlazne avione 1 udes na najmanje 1500 časova letenja, a katastrofa na 8000 časova; za klipne avione udes na najmanje 500 časova, a katastrofa na 5.500 časova.

Sprovođenjem detaljnih mera tokom 1956. i 1957. broj katastrofa i udesa počeo je da opada. Broj udesa u 1958. bio je najniži od postojanja JRV. U odnosu na prethodnu godinu broj udesa je smanjen sa 153 na 100, odnosno sa 19 katastrofa na 12. Analize su pokazale da je ta godina bila dobra i u odnosu na ostvareni nalet, poboljšane mere bezbednosti i smanjenje propusta tehničke službe. Iako je trend smanjenja udesa bio evidentan, konstatovano je rast ličnih grešaka posada kao uzrok udesa. Trend opadanja udesa zabeležen je i u 1959. godini. Čak je povećan i nalet što pokazuje sledeća tabela:

	nalet u satima	udesi				sati letenja	
		katastr.	lomovi	ostali	ukupno	Na1 udes	na 1 kat
1958	108.172	13	22	70	105	1040	8321
1959	112.968	9	14	68	91	1241	12552

Broj poginulih takođe bio je u opadanju sa 17 (1958) na 12 (1959), kao i broj uništenih aviona sa 33 (1958) na 25 (1959). U oba slučaja broj uništenih mlaznih aviona bio je isti (9). U 1960. godini smanjenje udesa i katastrofa se nastavilo.[2]

1 MJRV, k. 6a, Referat za istorijat 21. vazduhoplovne divizije, 36–38.
2 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, Bezbednost letenja, 337–348.

3.7 NOVE JUGOSLOVENSKE KONSTRUKCIJE

Jugoslovenska vazduhoplovna industrija, koja je započela uspon u tegobnim godinama izolacije, od početka 50-ih mogla je da sa nekim projektima računa i na isporuke delova i materijala iz programa pomoći. Tako je stvorena generacija pouzdanih klipnih aviona, koji su popunjavali školske jedinice, jedinice za vezu, ali i lovačke pukove. Tokom 50-ih godina, jugoslovenska vazduhoplovna industrija proizvela je nekoliko stotina lakih aviona, kojima su popunjene školske i jedinice za vezu. Više tipova je ušlo u serijsku proizvodnju, a uglavnom je reč o nastavcima projekata sa kraja 40-ih godina. Tokom 1954. godine poleteli su avioni proizvedenih u fabrici Ikarus: tip 522 i Kurir i započete su pripremne faze za njihovo ispitivanje i postupci otklanjanja nedostataka od strane preduzeća koja su ih proizvela. Sledeće, 1955. godine poleteo je i novi domaći školski avion Aero-3 (jedan sa motorom Lajkoming i elisom Šovje i drugi sa motorom Valter), kao i revitalizovani projekat tipa 214 sa motorima Prat-Vitni. Na ovom poslednjem ispitivana je ugradnje kamera K-24, radio-kompasa i druge opreme. Tokom jula 1955. godine, na savetovanju u Komandi JRV, odlučeno je da se u naoružanje i serijsku proizvodnju uvedu avioni tipa 214, 522, Aero-3 i Kurir.[1] Ta grupa novih jugoslovenskih aviona ispitivana je i tokom 1956, često prekidana usled modifikacija i specijalnih ispitivanja.



Prva dva prototipa, kasnije uspešnog dvoseda 522, izrađena su u fabrici Ikarus, a serija od 110 primeraka je izrađena u fabrici Soko u Mostaru. Na fotografiji drugi prototip 60002

1 MJRV Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 21. juli).

U tom periodu izrađen je i naslednik aviona 213, na kome su uspešno odškolovane mnoge generacije pilota JRV. Ipak, njegova mana bila je drvena konstrukcija usled čega nije mogao da se duže zadrži u upotrebi, iako je postojala potreba za takvim avionom. Kako je u okviru sistema MDAP primljena veća količina remontovanih zvezdastih motora Prat-Vitni R-1340 AN-1, (sa istim američkim motorima, izrađena je u fabrici Ikarus u tom periodu i serija dvomotornih aviona tipa 214), krenulo se u osvajanje novog aviona na bazi konstrukcije tipa 213, ali kao potpuno metalnog aviona sa pomenutim američkim motorima. Ovaj tip nazvan 522 zadržao je sve dobre osobine 213, sada još više poboljšane metalnom konstrukcijom, motorom i naoružanjem koje je omogućavalo borbenu obuku. Ovaj dvosed je podsećao na američki Harvard, ali je 522 bio bezbedniji pri sletanju, što je bila mana Harvarda. Više problema bilo je sa elisama od kojih su mnoge popravili još Amerikanci jednostavnim „hladnim savijanjem" posle prinudnih sletanja. U upotrebi kod JRV na tim mestima elise su se lomile i stvarale probleme. Posle izrada dva protipa u Ikarusu, tip 522 je proizveden u celosti u mostarskoj fabrici Soko. Bila je to prva serijska proizvodnja u ovoj fabrici. Prvi Soko 522 (60101) poleteo je oktobra 1957, a predserija od 10 aviona završena je do kraja te godine.[1]

Razvijen je i naslednik školskog aviona Aero-2. Avion Aero-3 u seriji od 110 komada proizveden je Utvi, koja je ranije čak izbrisana iz spiska vojnih preduzeća. U odnosu na Aero-2 imao je zadovoljavajuće osobine i u prevučenom letu „opraštao" je greške mladih pilota, što je znatno smanjilo broj udesa. Prvi Aero-3 je krajem januara 1958. prikazan pred svim letačima LŠC-a u Mostaru 25. januara, a već iste godine prvi primerci uvedeni su u upotrebu u Prvoj pilotskoj školi.[2]

Radi zamene standardnog aviona za održavanje veze tipa Roda (Fizeler Fi-156 i K-65 Šćap) konstruktorska grupa Borisa Cijana projektovala je trosedi visokokrilac Kurir. U prototipskoj fazi ispitani su verzija sa motorom DM-6R i sa motorom Lajkoming, kao i nekoliko tipova elisa. U januaru 1955. stornirana je i dalja izrada prototipa aviona Kurir sa motorom Lajkoming.[3] Ovaj avion prikazan je u letu zvaničnicima JRV 23. juna 1955. na aerodromu u Batajnici.[4] Kurir nije mogao da postigne kratkoću sletanja Rode, ali je imao veću brzinu i dolet. Projektovana je i verzija sa plovcima, Hidrokurir (50005) sa motorom Lajkoming, ali nije ušla u serijsku proizvodnju zbog nedostatka sredstava za kupovinu ovog motora koji nije dobijen u okviru MDAP. Prototip aviona Hidro Kurir izvršio je probni let u hidrobazi na Dunavu 20. septembra 1957. godine.[5] Kurir je izrađivan u Ikarusu od 1958. do 1961, što je bila poslednja serija aviona proizvedenih u ovoj fabrici. Za ovaj tip u fabrici 21. maj u Rakovici izrađene su serije motora DM-6R, na bazi motor Valter Minor.

U osvajanju ovih tipova posebnu ulogu imao je i Vazduhoplovni opitni centar gde su u periodu 1957–1959, pored nastavka ispitivanja po vrstama aviona 522, Aero-3, Kurir i 214, ispitani domaći tipovi aviona 214 verzija F i P, Student, Bešlinovih T-451MM i J-451MM, Hidrokurir. U saradnji sa Utvom tokom 1959. ispitan je visokokrilac Utva 56, a zatim u saradnji sa zagrebačkim aero-klubom vi-

1 O proizvodnji aviona 522 videti: *Soko, vazduhoplovna industrija Mostar, 1951–1981*, 32–35.
2 MJRV, Podaci za istorijat za 1958. godinu (17. i 25. januar).
3 Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 8. januar).
4 Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 23. juni).
5 MJRV, Podaci za istorijat za 1957. godinu (20. septembar).



Ispitivanje prototipa Hidro Kurir (50005) u hidro-bazi na Dunavu 1957. godine.

sokokrilac tipa V-55.[1] Domaća vazduhoplovna industrija je intenzivno proizvodila serije navedenih aviona. Tako je 1958. godine isporučeno 95 aviona za JRV i to: 41 Aero 3, 39 tipa 522, 10 Kurira i 6 tipa 214. Isporučeno je i 75 motora DM-6R. Sledeće godine je isporučen još 31 avion 522, 38 aviona Kurir i 14 aviona tipa 214. Takav trend proizvodnje aviona omogućiće da 97. puk postane protivpodmornički naoružan avionima tipa 214 tokom 1959. godine, odnosno da Prva pilotska škola bude preoružana na tip 522 za osnovnu obuku, koju su tokom 1959. kompletno izvršili pitomci 12. klase VVA i 5. klase PPŠ. Domaća industrija je u toku 1960. godine isporučila 20 aviona tipa 522, 15 aviona Aero-3 i 58 aviona Kurir, a 1961. godine još 40 Kurira i 20 primeraka tipa 522. Na prelazu 1959/60, otpočeo je rad na preliminarnom projektu lakog borbenog aviona Kraguj. U toku 1961. godine napravljena je „atrapa" ovog aviona. Na bazi nje i projekta poručena su dva prototipa. U ovom periodu radilo se i na projektu lakog dvomotornog transportnog aviona Pelikan. Konačno 1961. godine prvi let je imao i prototip klipnog hidro-aviona Utva-60H.[2]

I pored velikog broja proizvedenih lakih aviona, planeri razvoja JRV nisu bili zadovoljni: „Može se reći za je u ovom periodu razvoja ratnog vazduhoplovstva domaća vazduhoplovna industrija najblaže rečeno stagnirala, jer nije bilo proizvodnih zadataka i rešavala je periferne probleme Ratnog vazduhoplovstva. Pojedine vazduhoplovne fabrike morale su preorijentisati svoju proizvodnju, a neke su čak izašle iz kompleksa vojnih fabrika. Generalna direkcija vazduhoplovne industrije se rasformirala, a centralni Konstruktivni biro postao je biro jedne od

1 Godišnji izveštaji VOC za 1957, 1958, 1959. Arhiva VOC.
2 MJRV, istorijat Komande JRV (1958, 1959, 1960, 1961).

fabrika aviona. Fabrika Ikarus prestala je sa vazduhoplovnom proizvodnjom". Dakle, očekivao se mlazni avion, koji se sa dosta napora „porađao" u vazduhoplovno-konstrukitvnom sektoru. U sumarnom godišnjem izveštaju za 1958. godinu konstatovano je da su „u daljem radu preduzeća orijentisana na proizvodnju lakih aviona za RV i vrše pripremu za usvajanje proizvodnje licencnog mlaznog borbenog aviona".

3.7.1 Osvajanje mlaznog aviona

I u vreme prijema prvih američkih mlaznih aviona konstruktorska grupa pukovnika Bešlina nastavila je izradu i ispitivanja aviona. Oni su i dalje smatrani „rezervnim rešenjem za obezbeđenje JRV mlaznim avionima". Ukupno je ostvareno šest prototipova takvih aviona od kojih su tri imala motore Turbomeka Palas (451M, Zolja, 452) a tri motore Turbomeka Marbore (Strešljen I, II i Matica). Na avionima sa pilotom u ležećem položaju tipa 232 Pionir i 451 nastavljeni su raniji opiti, ali bez konačnog uspeha: „Probni piloti Forkapić i Simić koji su prvi izvodili letove bili su uvek dobro preznojeni po sletanju. Glavna mana je ipak bila u tome što nije postojala praktično nikakva mogućnost pogleda unazad bez promene pravca leta ... Nikakvim postavljanjem ogledala ovo nije moglo da se ispravi", svedoči Zlatko Rendulić. Laki mlazni avion 451M poleteo je 25. oktobra 1952, kao prvi jugoslovenski mlazni avion. Tridesetog aprila sledeće, 1953. godine novine su obavestile javnost da je izrađen prototip mlaznog lovca (eksperimentalnog presretača) označen kao tip 452. Međutim, posle nekog vremena ispitivanja u letu



Bešlinovi prototipovi na stajanci VOC-a 1953. godine: mlazni 452, 451M i avioni sa pilotom u ležećem položaju 451 i 232.

ovaj tip se srušio 24. jula, a pilot Tugomir Prebeg jedva se spasao iz krhotina. Na bazi aerodinamičkih doterivanja 451M izrađen je 1954. godine prototip S-451M Zolja. Posle nabavki jačih mlaznih motora u Ikarusu je završen prototip aviona 451MM Stršljen. Bio je to niskokrilac, ravnih krila sa dva motora, malih dimenzija i tricikl stajnog trapa. Avion je ispitivan u VOC-u bez naoružanja, iako je za ovaj tip bilo predviđeno naoružanje od dva topa i četiri rakete. Urađena je i dvoseda verzija aviona, nazvana T451MM Matica, koja se razlikovala samo po drugom sedištu i proširenoj kabini. Međutim, ovaj avion nije prevazišao mane eksperimentalnog aviona, da bi se mogao koristiti za osnovnu pilotsku obuku. Interesantno je da su u operativno ispitivanje u VOC-u ovi avioni ušli dosta kasno. Posle fabričkih ispitivanja jula 1957. na upotrebu u VOC ušli su avioni J-451MM Stršljen i i Š-451MM. Te godine najteži i najveći zadaci bili su ispitivanje grupe aviona 451MM i dopunska ispitivanja aviona Matica.[1] Komisija formirana u ime Komande RV, sa generalom Matetićem na čelu, trebalo je da izvrši ispitivanja radi ocene taktičko-tehničkih osobina grupe aviona 451MM. I u ovom slučaju VOC je formirao posebnu grupa za ispitivanja, koja je imala zadatak da u roku od pet meseci donese konačan sud o ovoj grupi aviona. Komisija je na bazi intenzivnih ispitivanja ocenila da nijedan avion grupe 451MM (sa prefiksom J, T i Š) ne odgovara taktičko-tehničkim zahtevima postavljenim pre njihovog ispitivanja i nije preporučila njihov dalji razvoj i uvođenje u serijsku proizvodnju. Po preporuci komisije,



Neki od poslednjih letova Bešlinovih mlaznjaka Matice i Stršljena II u okviru VOC-a početkom šezdesetih godina. U drugom planu Sejbrovi 204. lovačkog puka.

1 Godišnji izveštaji VOC za 1957, 1958, 1959. Arhiva VOC.



U pratnji komandanta JRV generala Ulepiča i predstavnika vojnog vrha maršal Tito je 18. septembra 1958. godine posetio VOC, da bi sagledao mogućnosti britanskog lovca Gnat.

ubuduće je terbalo prekinuti individualna konstruktorska delatnost manjih grupa i svu razvojnu i konstruktorsku aktivnost preneti na VTI. Time je stavljena tačka na razvoj familije Bešlinovih mlaznih prototipova koji su još neko vreme bili na održavanju u VOC-u i potom su predati Muzeju vazduhoplovstva.[1]

Avionima Zolja i Matica postignuti su 1960. godine svetski rekordi u kategoriji lakih aviona na mlazni pogon. Interesantno je da je 1955. godine još uvek bila u razmatranju izrada lakog lovca-presretača B-12.[2] Te avione je trebalo da proizvodi fabrika Soko. Početkom 1956. godine razmatrano je šta dalje preduzeti u ispitivanjima makete tipa B-12, kao i mogućnost njenog ispitivanja u inostranstvu. Jedna vazduhoplovno-tehnička ekipa predvođena Dragoljubom Bešlinom otišla je na ispitivanje prototipa u Halfild u Britaniji tokom leta 1957. godine. Posle dugih peripetija od ovog projekta se ipak odustalo: „Na B-12 je prekinut rad".[3]

Paralelno sa tim pokušajima, nije se odustajalo od pribavljanja licence za mlaznjake u nekoj od evropskih vazduhoplovnih industrija. „Bez licence je nemoguće u dogledno vreme sa našim konstruktorskim snagama i proizvodnim iskustvom stići nivo savremene vazduhoplovne tehnike", ocenjeno je u izveštaju Komande

1 Komisijski izveštaj: Izveštaj o ispitivanju aviona 451-MM, komandant RV; Beleška – pomoćniku komandanta RV za tehničku službu, Predmet: Mišljenje po pitanju odluke za familiju aviona 451-MM. Muzej JRV, neregistrovano. (Materijal dobijen od načelnika MJRV ppuk. Grandića); videti i VOC 1923–2003, 54–55.

2 Maketa aviona poslata u Švedsku na ispitivanje u tunelu. Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 21. januar).

3 Podaci za istorijat JRV, 1957.

JRV za 1953. godinu. U pregovorima se najdalje otišlo sa Francuzima, a sredinom 1955. u Francusku je upućen pukovnik Lolić radi kupovine licence za avion Mister.[1] Britanci su odbili davanje licence i prodaju mlaznih aviona. Pokušaji da se preko Amerikanaca i sistema MDAP realizuju nabavke licence tipa Mister takođe nisu uspele. Na Vojnom savetu 12. decembra 1956. godine, u okviru razmatranja pitanja materijalno-tehničke problematike u JNA, o stanju u JRV govorio je komandant tog vida general Ulepič, naglašavajući da je JRV popunjeno sa 20% formacijskih potreba „avionima koji se mogu smatrati kao savremeni, znači mlazni, a preko 40%... sačinjavaju avioni borbeno upotrebljivi, znači klipno-mlazni". On je istakao da je za JRV važan savremen lovački avion, koji bi trebalo kupiti ili dobiti iz pomoći, a kasnije obezbediti i iz sopstvene proizvodnje na osnovu nabavke odgovarajuće licence. U tom smislu više od četiri godine su preduzimani pokušaji, ali bezuspešno. Procenio je da bi JRV bilo potrebno oko 100 lovačkih aviona godišnje iz domaće proizvodnje, a za ratne potrebe i mnogo više, mada je za to nemoguće obezbediti finansijska sredstva. General Ulepič je ukazao da JRV ima oko 30 tipova aviona i 36 tipova motora i raznog materijala, pa je predložio da su u JNA uvede standardizacija u saradnji sa Zavodom za standardizaciju. Osim toga, JRV i vazduhoplovna industrija nisu imali svoje tehničke uslove, već su koristili engleske, ponekad nemačke ili druge, pa je i to otežavalo održavanje i proizvodnju vazduhoplovnog materijala.

Juna 1958. godine jedna ekipa JRV sa pukovnikom Ćemalovićem na čelu posetila je Italiju, radi ispitivanja mogućnosti nabavke aviona tipa Fiat. Tokom sledeće dve godine, jugoslovenski vazduhoplovni vrh pratio je razvoj ovog aviona i razmatrao njegovu nabavku. Ipak, rešenje pitanja licence i serijske proizvodnje lovce presretača i dalje je bilo aktuelno. Jedna komisija JRV pratila je izradu aviona Gnat[2] od leta 1957. godine u fabrici Folland. Tokom jula te godine piloti JRV Vodopivec i Pekov izvršili su u Britaniji ukupno sedam letova na ovom tipu i dali svoje mišljenje o njemu. U junu 1958. sa aerodroma Chilbolton u Velikoj Britaniji doletela su dva aviona Gnat. Avioni označeni kao 11601 i 11602 predati su VOC-u na ispitivanje (u JRV je bio poznat kao Gnat a ne kao što bi bilo pravilno Net). Ovi avioni nabavljeni su kao deo konkretnih napora za osvajanje proizvodnje mlaznih aviona u Jugoslaviji.[3] Ispitivanja na njima su započeta u 1958. godini. Vojni vrh je bio zainteresovan za ispitivanje oba vazduhoplova, pa je državni sekretar za narodnu odbranu general Gošnjak dva puta posetio VOC i posmatrao demonstraciju Gnata i S-55. Dana 18. septembra 1958. centar je posetio vrhovni komandant i predsednik Jugoslavije maršal Tito radi uvida u mogućnosti britanskog lovca. Tom prilikom načelnik II odeljenja major Zubek prikazao je avion pred Titom i ostalim zvaničnicima i, između ostalog, probio zvučni zid. Ostala je anegdota tipična za to vreme: kada se posle Zubek javio Titu, maršal ga je upitao: „Jeste li imali tremu zbog novog aviona?", na šta mu je pilot odgovorio: „Druže Maršale, tremu sam imel, ali ne kraj aviona, već Vas!" Te godine u toku ispitivanja jedan avion Gnat je prinudno sleteo sa uvučenim stajnim trapom, a pilot Radivoje Lukić

1 Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 28. maj).

2 O avionu Gnat u Jugoslaviji videti i maketoramu: *Folland Gnat* (Vartkes Baronijan –Vojislav Jereb) Yuvam Bilten 4, jul–avgust 1986, 9–13; Z. Rendulić, Sjećanja, str. 232-234.

3 Knjižica podataka o vazduhoplovu ili vazduhoplovnom motoru: avion Gnat mk1F ser. br FL-14, evid. broj 11601. Izveštaj o boravku i ispitivanju delgacije JRV u Britaniji, 1–32 MJRV, kut.: Gnat.

je od fabrike dobio zlatan ručni sat za uspešno sletanje. Fabrika je time dobila i mogućnost da ispita i takve događaje.[1]

Zbog ispitivanja ovog aviona veći deo najiskusnijeg sastava VOC-a bio je četiri meseca odvojen od uobičajenih dužnosti. Tadašnji mehaničari se prisećaju se da je na Gnatu bilo teško raditi zbog malih dimenzija, sabijenosti i nepristupačnosti. Startovao je sa sabijenim vazduhom, imao u kompletu kolica sa dve velike boce i kompresor koji je punio boce sa CO. Za ovaj tip bila su potrebna „tri dana održavanja za jedan dan letenja", a čaure iz topova udarale su pri ispitivanju o horizontalni stabilizator. Iako su sa vazduhoplovom došli fabričko osoblje i pilot, jugoslovenski vazduhoplovci brzo su prevazišli instruktore i osvojili avion i za borbenu upotrebu.[2] Obavljene su I simulacione vazušne borbe između Gnata I F-86E. Dva opitna pilota poleteli bi zajedno, jedan u Gnatu, drugi u Sejbru. Kada bi Sejbr bi na prvom zaokretu, Gnat je već bio uradio ceo zaokret I postavio mu se u rep, u poziciju za dejstvo. Nikakvim manevrom Sejbr nije mogao da ga se reši. Da bi bilo sve sigurno isti eksperiment je ponovljen kada bi isti piloti zamenili mesta, I opet se Gnat našao u poziciji za napad veĆ kod prvog Sejbrovog zaokreta.[3]

Posle odbacivanja ideja o proizvodnji i / ili nabavci aviona koje je konstruisao inž. Bešlin, odnosno britanskog Gnata, ovi avioni predstavljali su stvarni problem za održavanje u okviru Centra, jer je vremenom za njih ponestalo rezervnih delova. Od Komande RV traženo je da se definiše sudbina ovih tipova. S jedne strane pripadnici VOC-a su morali da sami vrše sve opravke, a sa druge na motorima „Bešlinovih" aviona ostao je veliki neiskorišćen resurs i jedan broj novih motora u skladištu. Ovi avioni su formalno rashodovani tek 1963. godine.[4]

3.8 TITOVA „BELA" FLOTA

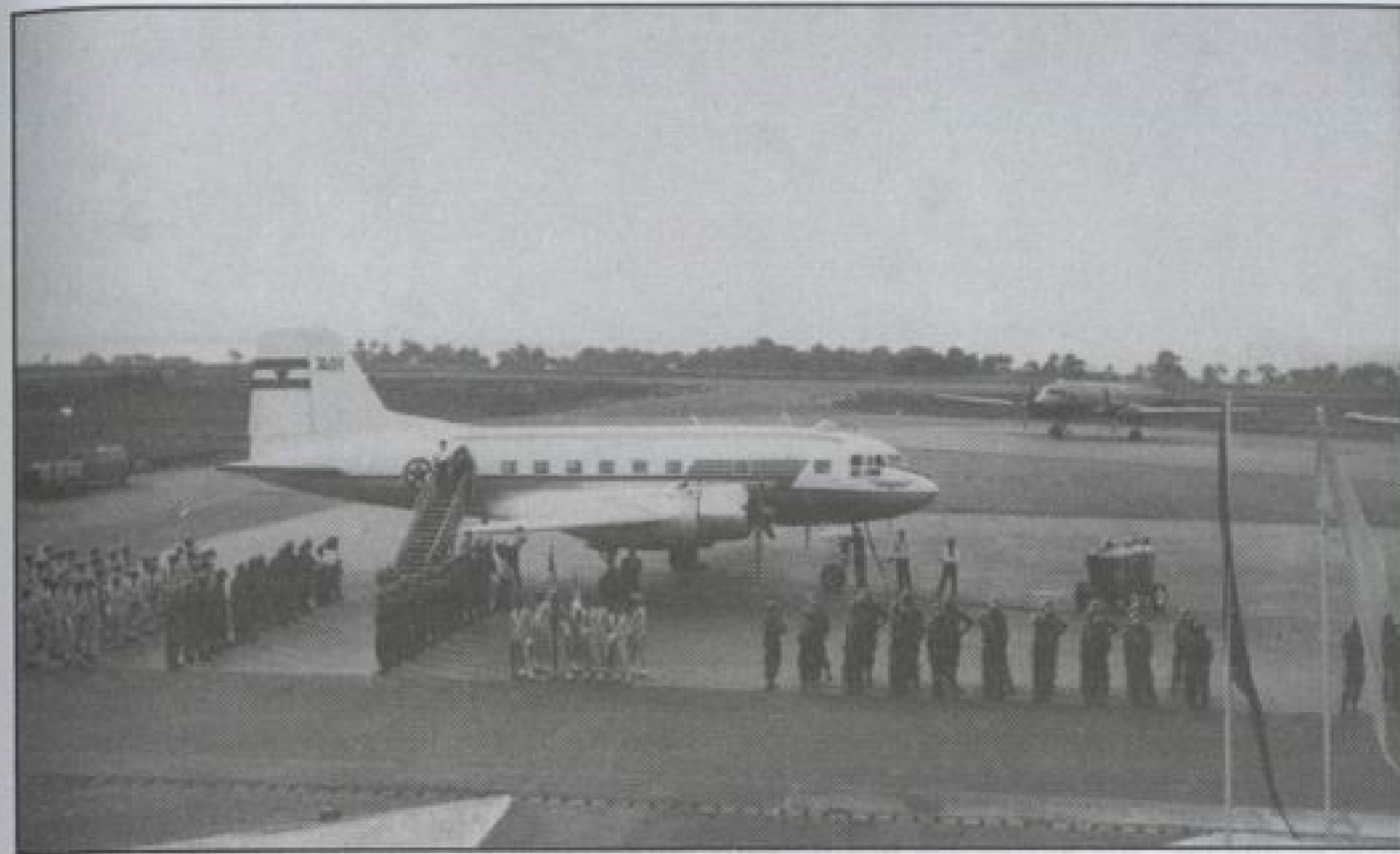
Jedan od značajnih segmenata Titove osobene vladavine bio je i njegov vazdušni prevoz, koji se začeo i razvio u drugoj polovini 50-ih godina. Promovišući novi spoljnopolitički kurs Jugoslavije – okretanje prema zemljama trećeg sveta, Titovi avioni su bili viđeni na mnogim aerodromima Afrike i Azije. Sve je počelo Hruščovljevim poklonom. U sklopu postepenog procesa otopljavanja odnosa sa SSSR-om, delegacija JRV boravila je u SSSR od 7. do 13. jula 1955. u zvaničnoj poseti sovjetskom vazduhoplovstvu. U njoj su bili komandant Ulepič, komandanti 7. vak general Lazarević i 44. divizije pukovnik Lekić, kao i predstavnici VTI i organa iz Komande JRV. General Ulepič je 20. jula referisao o poseti lično Titu na

1 Godišnji izveštaji VOC za 1958. Arhiva VOC. VOC 1923–2003, 56–57; *Tito među vazduhoplovcima*, 71. U toku ispitivanja 8. oktobra 1958. na avionu 11601 otkazala je hidroinstalacija, pa je avion prinudno sleteo na aerodrom Batajnica. Avion je bio neupotrebljiv do kompletne opravke, posle čega je leteo još u periodu april–jun 1961. Ispitivanja su kompletirana (na drugom avionu) do novembra 1959. Ispitivanja su bila intenzivna o čemu svedoči i podatak da je samo načelnik VOC-a pukovnik Lipovšćak deset puta probio zvučni zid na ovim lovcima, a u jednom letu postigao visinu od 17.000 metara.

2 Godišnji izveštaji VOC za 1958; *VOC 1923–2003*, 56.

3 Z. Rendulić, Sjećanja, str. 234.

4 MJRV, istorijat Komande JRV (1963), III. Pozadina i tehnika, Isto, VOC, 25; Godišnji izveštaji VOC za 1962; *VOC 1923–2003*, 57.



Avion Il-14 7401 dobijen od Hruščova otvorio je više od dve decenije prakse Titovih letova specijalnim avionima RV po svetu. Ovde na nekom od afričkih aerodroma...

Brionima.[1] Prvi opipljiv znak otopljavanja političkih odnosa bio je poklon aviona IL-14 maršalu Titu sledeće, 1956. godine. Od 7. jula do 15. avgusta 1956. obučena je posada za letenje i opsluživanje aviona tipa IL-14P, koji je Tito dobio na poklon od sovjetske vlade. Posada je obučena i osposobljena u Puli uz pomoć sovjetskih pilota i posade koja je preletela avion do Jugoslavije. Ostala je i zajednička fotografija Tita, sovjetskog ambasadora, jugoslovenske i sovjetske posade pored srebrnog aviona IL-14, koji će kasnije biti označen brojem 7401. U toku obuke izvedeno je 120 dnevnih i 15 noćnih letova, tako da su posade i zemaljsko osoblje bili potpuno obučeni za samostalno korišćenje aviona.[2] Posada je sa avionom ostala da bazira u Puli, a zatim je usledio specijalni zadatak prevoz maršala Tita u SSSR (postoji mogućnost da je avion stigao upravo zbog tog leta). Let je, na relaciji Pula – Batajnica – Sevastopolj – Krim, vodio komandant puka Nikola Đurđević. Taj let je vođen kao prvi posleratni let maršala Tita avionom JRV. U povratku ruta je išla direktno do Pule. Posle te posete usledila je manja pauza, a potom je nastala kulminacija upotrebe aviona za prevoz maršala Tita.[3]

Osmog septembra 1958. formirana je eskadrila u sastavu JAT-a koja je trebalo da služi „za potrebe Saveznog izvršnog veća".[4] Za potrebe ove eskadrile krajem te godine upućena je ekipa na obuku, a januara 1959. nabavljena su dva aviona DC-6B u Sjedinjenim Državama. Jedan od ovih aviona (7452) bio je predat na upotrebu JAT-u krajem 1959. godine, da bi jula 1961. bio ponovo vraćen u 675.

1 MJRV Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleške za 13,14, 20. juli).

2 MJRV Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (beleška za 15. avgust).

3 Istorija 119. vtrp, sastavio penz. puk. pilot Ratko Nikšić, 84–85; P. Pejčić, *Tito među vazduhoplovcima*, izdanje 1980, 17.

4 MJRV, Podaci za istorijat za 1958. godinu (8. septembar).



Elegantnih linija i sa četiri motora Daglas DC-6B je omogućio Titu i prekookeanske letove. Na fotografiji avion sa oznakama YU-AFA.

specijalnu trae.[1] Ova eskadrila bila je od 1959. godine u sastavu 119. puka raspolažući sa dva DC-6B, zatim dva preuređena aviona u salon-verziju tipa C-47, jednim Li-3 kao i ranije pomenutim Il-14. Eskadrila je bazirala na aerodromu Batajnica. Kasnije (1963) u sastav ove jedinice primljeno je još šest transportnih aviona IL-14 koje je prethodno koristio JAT.[2]

Na drugoj strani, posada tek pristiglog aviona DC-6B sa majorom Nikolom Žutićem na čelu odletela je u Indiju. U Daglasu je prethodno izvršena preobuka. U posadi su leteli i švedski piloti iz SAS-a za svaki slučaj. Iz Beograda avion je odleteo do Džakarte, a zatim zbog neodgovarajućih uslova nazad do Madrasa u Indiji. Za to vreme do Indije Tito je plovio brodom Galeb. U Indiji je jugoslovenski predsednik leteo na relaciji Madras – Delhi – Hajderbad 14. januara 1959, a avionom su pilotirali su Žutić i švedski pilot. U nastavku turneje tokom februara u istočnoj Africi Tita je prevozila posada Il-14P sa Vladom Popovićem na čelu.[3]

Prilikom čuvenog Titovog puta po zapadnoj Africi, februara –aprila 1961, avioni Il-14, DC-6B i C-47 bili su korišćeni za održavanje veze sa Jugoslavijom, ili za letove unutar afričkog kontinenta. Vojni avioni su tada prvi put dobili i domaćice–stjuardese, od kojih je jedna bila u IL-14, a dve u DC-6B. U Afriku je prvi odleteo IL-14P (6. januara), a 20 dana kasnije i oba DC-6B. Posle sletanja u Kartumu, sve posade su se našle u Gani, na aerodromu u Akri. Tito je za određene etape svoje posete unutar kontinenta koristio ove avione. U druge zadatke spadao je prevoz ostalih članova jugoslovenske delegacije, održavanje veze sa Beogradom i slanje poklona koje je Tito dobio. U februaru 1962. godine Tito je avionom RV, kojim je pilotirao potpukovnik Žutić, posetio Sudan. Do Kartuma se letelo sa međusletanjem u Vadi Halfi, a u povratku sa sletanjem u Kairu.[4]

1 MJRV, istorijat Komande JRV (1961), Operativni sektor, O avionu DC-6B u Jugoslaviji videti monoramu / maketoramu *Douglas DC-6B* (Danijel Frka) Aeromagazin, 2–3/1990, 34–39.
2 MJRV, istorijat Komande JRV (1963), Operativni sektor.
3 P. Pejčić, *n.d.*, 20–24.
4 *Isto*, 26–34. Detaljnije videti kod Miladin Adamović, *Galeb mira i razdora, 72 dana oko Afrike, najskuplje Titovo putovanje*, Beograd 2001, 67 i dalje.

I ostali deo jugoslovenske transportne avijacije izvršavao je u to vreme nekoliko međunarodnih zadataka. Jedan od važnih letačkih i političkih zadataka za JRV (119. vtrp) bio je prevoz prve grupe od 44 pripadnika odreda JNA u sastavu snaga UNEF na Sinaj, u El Ariš, 15. novembra 1956. U kasnijem periodu avioni C-47 iz 119. puka su održavali vezu sa odredom JNA koji je bio u sastavu UNEF na Sinaju. Avioni su prevozili raznovrsan materijal do El Ariša. Obično je dva puta godišnje prilikom smene odreda, avionima izvršavana zamena komandanata i njihovih štabova.[1] Daglasi 119. puka izvršili su još jednu mirovnu misiju. Naime, 21. jula 1961. avionom C-47 prebačena je grupa pilota i mehaničara JRV u sastav snaga UN u Kongu, koje je vlada FNRJ uputila po odluci Saveta bezbednosti.[2]

3.9 PREKID ISPORUKA KROZ MDAP

Sve intenzivnija politička saradnja sa SSSR-om, koja je usledila posle posete Hruščova Beogradu 1955. godine, dovela je do zahlađenja odnosa sa SAD i zapadnim zemljama. Skoro sve isporuke su bile usporene, a naročito vazduhoplovne tehnike i opreme prema Sporazumu o vojnoj pomoći. Nova politička situacija dovela je do jednostranog otkazivanja ovog sporazuma, što je ozvaničeno komunikeom vlade FNRJ 15. jula 1957. godine. Vojna oprema iz okvira MDAP prestala je da stiže u decembru iste godine.[3]

Sama vojna pomoć bila je faktor modernizacije ali i tačka mnogih nesporazuma. U prvim fazama realizacije američkog programa vojne pomoći Jugoslaviji u bilateralnim odnosima dveju država nije bilo nesuglasica u ovom kontekstu. Međutim, uporedo sa sve većim obimom isporučene vojne pomoći iskrsavale su sve veće teškoće u usaglašavanju gledišta o optimalnim načinima njenog korišćenja i formalno-pravnim okvirima te saradnje. O nizu pitanja dve strane su imale potpuno različite stavove. Drugo sporno pitanje bio je problem remonta tehnike i isporuka rezervnih delova, što je naročito komplikovalo održavanje borbene gotovosti u vazduhoplovstvu. JVR nije moglo da vrši veće popravke aviona u sopstvenim radionicama nego su Amerikanci upućivali na remontni zavod u Kazablanci, ili na nabavku rezervnih delova iz velikih skladišta NATO pakta (npr. u Šatorou). Jugosloveni su se u takvoj situaciji osećali zavisnim od armija koje su upućivale vojnu pomoć, pa su pokušavali da to prevaziđu u brojnim susretima sa američkim vojnim predstavnicima. Ipak, najveći vojni nesporazumi bili su vezani za pitanje američke kontrole nad korišćenjem vojne pomoći koju je Jugoslavija dobijala. Sećanje Vladimira Velebita je karakteristično za ovo pitanje: „Oko tih pitanja (isporuka oružja – B.D.) bilo je stalno razmirica. Oni su uvek hteli da vide više, a naši su opet hteli da smanje njihovu mogućnost uvida u naše strategijske rasporede i planove".[4] Budući da je ovo pitanje komplikovalo potpisivanje Sporazuma o vojnoj saradnji Jugoslavije i SAD u vreme kada su činjeni prvi koraci

1 Istorija 119. vtrp (R. Nikšić), 91–92; MJRV, Podaci za istorijat za 1958. godinu (9. septembar).
2 *Krila armije*, jul 1961.
3 Arhiv JNA, k. 21, f-3,red. br 3.
4 Bisenić Dragan, *Svedočenje Vladimira Velebita*, feljton, Politika, 31. mart 2001.

da se ona pravno sankcioniše, pribeglo se rešenju koje će kasnije izazivati stalne sporove između dve države. Taj sporazum, potpisan 14. novembra 1951, nije bio sačinjen u skladu sa regulativama iz ostalih sporazuma koje su SAD potpisale sa drugim državama primaocima njene vojne pomoći. Na neprecizan i neodređen način regulisane su obaveze Jugoslovenske armije prema američkoj strani isporučiocu pomoći, kao i sastav i kompetencije Američke vojne misije u Jugoslaviji (AMAS) koja je trebalo da nadgleda njenu realizaciju. Sjedinjene Države su sve upornije i oštrije insistirale na tome da se sprovodi deo sporazuma koji obavezuje Jugoslaviju da svoje donatore detaljno informiše o rasporedu i stepenu korišćenja primljenog materijala, o sastavu i dislokaciji jedinica koje koriste taj materijal, o organizaciji i kvalitetu opravki itd. U pogledu Američke misije u Jugoslaviji, zahtevi su bili još veći. Američka strana je insistirala da se brojno stanje misije udvostruči i da joj se obezbede bolji uslovi rada. Takođe, zahtevale su stalne kontakte AMAS-a sa jugoslovenskim Državnim sekretarijatom za narodnu odbranu i Generalštabom JNA. Jugosloveni su smatrali da je to bio pokušaj da se američki vojni stručnjaci nametnu kao savetnici u Generalštabu i obezbede potpun uvid u sve njegove vojnostrateške planove. Jugoslovenski vrh, u čijem su svežem sećanju ostala loša iskustva iz rada sličnih vojnih savetnika sovjetske armije i različiti efekti njihovog delovanja, nikako nije bio sklon prihvatanju takvog tumačenja sporazuma iz 1951. godine. Pozivajući se na neodređene i neprecizne odredbe tog dokumenta, na razne načine onemogućavao je rad AMAS-a i do krajnosti marginalizovao njegovu ulogu u kontroli realizacije vojne pomoći.[1]

Upečatljiv je podatak da su u periodu 1955–1958, godišnji planovi predviđali 20–25 milijardi dinara troškova za budžet ratnog vazduhoplovstva, od kojih je trećina išla za potrebe vazduhoplovno-tehničke službe, a ostatak najviše za građevinsku službu, lične rashode i tehničku službu. U isto vreme prosečna godišnja vrednost isporučene opreme u okviru pomoći bila je 20,3 milijardi. Ti podaci pokazuju da je JRV primalo od Amerikanaca onoliko koliko je dobijalo od sopstvene države.

Prekid snabdevanja JNA, a posebno vazduhoplovstva, usporio je proces modernizacije i prenaoružavanja jedinica. Plan razvoja JRV za period 1956–1960. smanjen je već 1958. godine, prevashodno zato što se više nije moglo računati na besplatnu pomoć. Od ukupno 18 borbenih pukova JRV, samo sedam je bilo opremljeno mlaznim avionima, dok je jedanaest koristilo zastarelu i znatnoj meri, po resursu klipnih motora i aviona, istrošenu tehniku. U trenutku prekida vojne pomoći JRV je raspolagalo sa 221 mlaznim avionom. Prestonička 44. divizija bila je potpuno opremljena mlaznjacima ali su druge dve, 21. i 39. divizija, imale uz dva mlazna i po jedan puk klipnih aviona. Tri preostale divizije – 29, 32. i 37, bile su potpuno naoružane klipnom avijacijom.

Početkom 1958. godine rasformirani su 138. puk 37. divizije i 150. puk 29. divizije, oba sa F-47D, koji su popunili preostale pukove tih divizija. Pukovi su rasformirani zbog nedostatka borbenih aviona, zbog čega je u tim divizijama broj aviona bio između 12–15. Taj broj nije omogućavao sistematsku i racionalnu letačku obuku[2]. Zbog istih razloga 31. marta 1959. rasformiran je i 40. puk sa avionima

1 DASMIP, PA, str. pov 1953, f-V, 185. *Stavovi i gledišta tripartitnih zemalja po vojnoj pomoći*; Dragan Bogetić, *Jugoslavija i Zapad 1952–1955*, Beograd 2000, 114.
2 MJRV, Podaci za istorijat za 1957. godinu (decembar); MJRV, k. 40 istorijat 421/107. puka 1945–1964, 18.



S-49C kod 32. divizije.[1] U Zadru, 97. puk je koristio Moskitose sve do prelaza 1958/1959. godine kada ih je rashodovao preoružavajući se na domaći dvomotrac tipa 214. Prvih deset oficira 97. puka otišli su u Zemun oktobra 1958, da bi izvršili preobuku na tip 214. Od marta do jula 1959. preobučen je i ostatak puka na ovaj tip, tako da su avioni Moskito bili povučeni iz njegovog naoružanja. Deo aviona je poslat u 184. izviđački puk, a devet poslednjih MK6 iz ovog puka stavljeno je u rezervu. Sledeće, 1960. godine i 184. puk je rashodovao svoje MK38, čime je prestala upotreba te verzije u Jugoslaviji. Nešto ranije, 20. juna 1958, form je 16. izviđačka eskadrila za potrebe PA artiljerije u Zadru. Njen glavni za bilo je izviđanje na moru i vuča meta za potrebe školskog centra PAA u Z Eskadrila je operisala sa poslednjim primercima aviona Moskito: 9 MK6 i 2 do njihovog potpunog povlačenja iz upotrebe 1963. godine.[2]

Na savetovanju održanom septembra 1958. komandant 7. VaK-a gener zarević zaključio je „da treba čuvati i štedeti materijal jer je sve skupo i te nabavlja... On je naglasio da štednju treba zavesti naročito po pitanju čuvar sursa aviona, čuvanja i racionalnog trošenja ubojnih sredstava, kao i raciona trošenju goriva".[3] Na kraju perioda (1958/59) ocenjeno je da je nerešeno p nabavke aviona, odnosno licence, znatno umanjilo borbenu gotovost i mogu RV. Time je JRV postajalo sve inferiornije prema vazduhoplovstvima sus država. Postepeno se dolazilo u situaciju kada su borbena obuka i trenaža postajale sve teže, jer su na jedan ispravan avion dolazila 2–3 pilota. U nare godinama pretila je kritična situacija, a problem borbenih aviona postao je „ ni problem RV koji iziskuje što hitnije rešenje".[4]

Posle rasformiranja niškog 150. puka 10. februara 1958. u 107. puk je došlo 18 oficira, 26 podofic vojnika (kao i sedam aviona F-47D). Dotadašnji komandant 150. puka major Miloš Bogdanović p komandant 107. puka.
1 Nar. VKOS s/pov br. 3, 31. mart 1959.
2 Nar. VKOS, st.pov. 19 od 20. juna 1958; MJRV, Podaci za istorijat za 1958. godinu (20. juni); MJRV, Komande JRV (1962), Operativni sektor: o preoružanju 16. epaa.
3 MJRV 7. vak (1958).
4 MJRV, istorijat Komande RV (1958, 1959)



Četvrti deo
1959-1964
U NOVOJ STRATEGIJI ODBRANE

4.1 REORGANIZACIJA JRV U OKVIRU PLANA „DRVAR“ 1959-1964

Radi daljeg usavršavanja odbrane socijalističke Jugoslavije 1958. godine je doneta nova koncepcija odbrane, poznatija pod nazivom Strategija opštenarodnog rata. U odnosu na stanje i perspektive vazduhoplovstva donete su odluke da se: novom reorganizacijom brojno smanji avijacija uz njeno kvalitativno jačanje; stvori laka borbena avijacija za podršku snaga KoV u uslovima kombinovanog ili partizanskog rata; integrišu vazduhoplovstvo i protivvazdušna odbrana radi ispunjenja jedne od osnovnih namena vida – PVO teritorije i oružanih snaga, odnosno da se reorganizacijom i stvaranjem novih komandnih nivoa ostvari što bolje sadejstvo vazduhoplovstva i KoV. Tokom 1959. godine na osnovu te koncepcije započeta je velika reorganizacija JNA, poznatija pod nazivom *Drvar*.[1] U skladu sa tim planom pristupljeno je i detaljnoj reorganizaciji ratnog vazduhoplovstva. Ključna izmena je bila ta što je vazduhoplovstvu pridodata i protivvazdušna odbrana, pa se ovaj vid armije od tada zove *Ratno vazduhoplovstvo i protivvazdušna odbrana* (RV i PVO). Istovremeno komandant RV i PVO bio je i pomoćnik državnog sekretara za RV i PVO. U skladu sa planom Drvar izvršene su brojne formacijske promene vazduhoplovnih jedinica.

Komanda JRV sa Upravom Protivavionske artiljerije formirala je, 22. oktobra 1959, Komandu Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane. U njenom sastavu bili su Štab sa odeljenjima, Vazduhoplovno-štabna uprava, Vazduhoplovno-tehnička uprava, Uprava PVO, odeljenje bezbednosti i personalno odeljenje kao i pomoćnici komandanta za pozadinske, političko-pravne poslove sa podređenim celinama. U narednom periodu direktno pod Komandom RV i PVO biće pet vazduhoplovnih komandi, zatim škole i školski centri, 322. puk veze i 975. VNC.[2]

Niže jedinice – divizije bile su preformirane u vazduhoplovne komande (44. u

1 Nar. VKOS str. pov. br. 9, od 27. jula 1959 (plan Drvar).

2 III uprava, str. pov. br. 293, od 5. avgusta 1959. U duhu naredbe VKOS str. pov. br. 9 od 27. jula 1959. MJRV istorijat Komande RV (1959) šema Komande RV i PVO.



Od 1959. godine posle organizacijskih promena u okviru plana DRVAR u nadležnost RV i PVO ušle su i artiljerijske jedinice protivvazdušne odbrane.

1. vak-du, 39. u 3. vak-du[1], 32. u 5. vak-du, 37. u 7. vak-du, prebazirana iz Cerklja u Sarajevo i 21. u 9. vak-du, prebazirana iz Zemunika u Split). Rasformirane su komande 3. i 7. vazduhoplovnog korpusa, sa komandama 34. i 48. vazduhoplovne zone, komanda 29. divizije u Nišu i jedan broj manjih jedinica. Eskadrile za vezu armija i JRM ušle su ponovo u sastav vazduhoplovstva. Na nivou pukova ukinute su tehničke eskadrile, a formirani vazduhoplovno-tehnički vodovi na nivou puka i odeljenja na nivou eskadrila. Do tada su u pukovima postojale tri čiste letačke eskadrile i jedna tehnička, čiji je zadatak bio da priprema materijal i da vrši snabdevanje sve tri eskadrile, odnosno puka u celini. Nova formacija ukinula je takav sastav i prešla na strukturu koja je odgovarala „novonastalim koncepcijama rata, a to je eskadrila – jedinica sposobna da samostalno vrši zadatke pa čak i bazira na jednom aerodromu". Prema toj formaciji, letačka eskadrila je imala tri letačka odeljenja i tehničko odeljenje, koje je unutar eskadrile vršilo zadatke koje je do tada vršila tehnička eskadrila u okviru puka.[2] Donošenje tog plana označilo je i izmene u tehničkom smislu – bio je to kraj vojne upotrebe za mnoge tipove. Priliv lakih aviona iz jugoslovenske vojne industrije bio je presudan da se u septembru 1959. iz naoružanja povuku avioni PO-2, Aero-2 svih verzija i Roda, koji su zatim

1 MJRV, k. 26A, 3. vazduhoplovna komanda. Naredba za formiranje prema NAR VKOS br. 9, 27. jul 1959, odnosno po naredbi pom. DSNO za RV str. pov. od 10. novembra 1959. Ova komanda počela je da funkcioniše 23. novembra 1959.

2 MJRV, k. 40 istorijat 421/107. puka 1945–1964, 19.



U zenitu Hladnog rata, mnoge vežbe koje je izvodilo RV imale su scenario nuklearnog napada. Na slici pripadnici 172. puka skraćuju vreme šahom pored Tanderdžeta 10516.

predati na upotrebu u VSJ. Isto je važilo i za veći broj motora raznih tipova, a deo aviona pretvoren je u učila (25 aviona Aero-2 u Somboru, 9 aviona F-47D itd.). Sledeće, 1960. i početkom 1961. godine iz upotrebe su izbačeni avioni 213, Ujak-9, S-49C i F-47D – ukupno 311 primeraka raznih tipova! Eskadrile LaBA (460, 461) naoružane avionima tipa 213 preoružane su 1961. na Aero-3, a eskadrile za vezu (890-895) koje su imale 522, Aero-3 i neke druge tipove, standardizovane su 1961. godine na tip Kurir.[1]

U sledećoj fazi reorganizacije promenjena je dislokacija dela jedinica vazduhoplovstva. Baziranje je trebalo uskladiti sa novom organizacijom pet vazduhoplovnih komandi, ali dislokacija je sprovedena i zbog preopterećenosti na nekim aerodromima, koja je komplikovala održavanje i obuku. Tako je 117. lovački puk prebaziran iz Batajnice na Pleso, a 88. lovačko-bombarderski puk, obratno; 109. puk je prešao sa aerodroma Pleso u Cerklje, trenažna eskadrila KRV iz Batajnice u Zemun, eskadrila za vezu 1. vak-de iz Pančeva u Batajnicu, a 27. helikopterska eskadrila iz Pančeva u Zemun. U narednoj etapi, 103. izviđački puk je prebaziran na novi aerodrom u Tuzli, izgrađen prema standardima očekivanog nuklearnog rata, a 97. protivpodmornički puk (4. maja 1960) sa eskadrilom laba 9. vak-de u Mostar. Prebaziranje borbenih jedinica u Mostar bilo je uvod u predislokaciju školskih jedinica na obalu. U skladu sa naređenjem od 18. avgusta te godine: 107.

1 MJRV istorijat Komande RV (1959 deo IV, pozadina i tehnika, 1960, pozadina i tehnika, 1961–Operativni sektor.

lovačko- bombarderski puk preformiran je u helikopterski, a rasformiran je 116. lovački puk – oba kod 3. vak-de.[1]

U toku te velike preformacije, borbenu gotovost nije samo umanjivalo prebaziranje, već i činjenica da se nekoliko pukova preoružavalo na nove tipove aviona (88 i 109. na F-84G; 83. i 94. na F-86E). Ipak, očekivalo se da po izlasku iz tog perioda od ukupno 15 borbenih pukova 11 bude naoružano mlaznim avionima. Ipak, ta velika preformacija izazvala je dosta problema o čemu govori i konstatacija da je „osposobljenost vazduhoplovnih komandi i štabova na prosečnom nivou. Velike izmene u koncepcijama, izmene u organizaciji i nameni pojedinih komandnih stepena uticali su na njihovu sposobnost. Objektivne teškoće su takođe bile velike jer još nisu bila gotova osnovna pravila prema kojima bi se te komande rukovodile i obučavale.[2]

U trenutku reorganizacije bilo je 14 aerodroma A kategorije (Skopski Petrovac, Niš, Kovin, Sombor, Batajnica, Zemun, Surčin, Tuzla, Titograd, Mostar, Zadar, Velika Gorica, Cerklje, Pula). Dobar deo njih je tokom 50-ih godina dobio betonske piste, a neki od njih, kao aerodrom u Tuzli, bili su novoizgrađeni.[3] Na aerodromima Kovin i Sombor trebalo je izvršiti dodatne i obimne inžinjerijske radove, a planeri RV računali su i na civilni aerodrom u Surčinu, kao i na dve proširene deonice na autoputu Beograd –Zagreb, koje su se uz izvesne dopunske radove mogle koristiti za prihvat manjih jedinica mlazne avijacije. Prema tadašnjim viđenjima budućeg atomskog rata, najveći deo aerodroma zahtevao je dodatno inžinjerijsko uređenje, izgradnju objekata i rulnih staza. Jugoslovenski planeri su posebnim problemom smatrali činjenicu da su samo aerodromi Mostar i Tuzla imali centralni položaj, a da su svi drugi smatrani za periferne i stoga teško upotrebljive u budućem ratu.[4]

Osnovni elementi sa kojima se računalo uključivali su sledeće parametre: velike visine i brzine koje omogućavaju nesmetani dolet neprijateljeve avijacije, dejstvo po objektima u trupi sa visina do 3000 m i brzinom manjom 25–40% od maksimalne brzine, objekti na teritoriji biće napadani sa visina 3000–6000 m; zatim delimične ograničenosti manevra neprijateljeve avijacije, očekivanje dejstva projektilima zemlja–zemlja i vazduh–zemlja uz ograničenosti u odnosu na teren i veličine ciljeva. Za ove projektile u tom trenutku nije postojalo rešenje za odbranu. Zbog svega toga osnovni elementi PVO (VOJIN, PAA i LA) povezani su u jedinstvenu organizaciju. Međutim, to je bio tek početni korak: trebalo je prevazići slabosti u sistemu VOJIN – nedostatak radara, nepokrivenost teritorije, stvaranje neprekidnog sistema osmatranja i radiorelejnih veza, efikasno navođenje lovačke avijacije, snabdevenost rezervnim delovima.[5]

Služba VOJIN je reorganizovana prema novoj formaciji tokom 1959–60. godine, koja je vrlo ambiciozno predviđala proširenje do pet pukova VOJIN, a u stvari

1 MJRV istorijat Komande RV (1959, 1960); MJRV, k. 40 istorijat 421/107. puka 1945–1964, 22–23; 107. puk je zadržao isti tehnički sastav, dok su letači u većini promenjeni.
2 MJRV, istorijat Komande JRV (1959, 1960).
3 MJRV, Podaci za istorijat za 1958. godinu. Nar s/pov. KRv br. 332 od 26. maja 1958. formirana je 399. vb u Tuzli.
4 MJRV istorijat Komande RV (1959). Podaci iz izveštaja koji je dostavljen VKOS FNRJ i DSNO o brobenoj gotovosti RV za 1959. godinu, deo II/3 stanje aerodroma i njihovo uređenje.
5 MJRV istorijat Komande RV (1959). Podaci iz izveštaja koji je dostavljen VKOS FNRJ i DSNO o brobenoj gotovosti RV za 1959. godinu, godišnji izveštaj o borbenoj gotovosti PVO za 1959.

razvijena su samo tri puka (1, 5, 7) i jedan samostalni bataljon (3.).[1] Tek u maju 1961. formiran je vrlo slab 9. puk VOJIN. Svi podaci slivali su se u četiri centra (ranije teške stanice) VOJIN, i to u Kurilovcu, Kumanovu, na Jahorini i Kopaoniku. Ti centri su od 1. marta 1960. počeli da rade neprekidno 24 sata, dok su ostali elementi sistema zadržali radno vreme od 8 do 15 časova. Neprekidan rad nije bio moguć zbog nedostatka odgovarajućih radara, rezervnih delova i raspoloživih smena za njihovo opsluživanje. Način prenošenja obaveštenja takođe nije bio zadovoljavajući zbog tipa veza. Ocenjeno je da je to najslabija tačka sistema VOJIN.[2]

Realizacijom plana Drvar sproveden je niz organizacijsko-formacijskih promena, ali je njihov obim bio tako veliki da su peformacije trajale sve do 1962. godine. Prema procenama komande RV i PVO, „nakon toga... treba da nastupi duži period stabilnosti, a manje izmene će biti nužne samo sa uvođenjem novih aviona i opreme u RV". Cilj te reorganizacije bio je da se dovede u sklad jačina i broj jedinica sa realnim stanjem pilota i aviona u RV, kao i popuna jedinica avijacije do 100% prema ratnoj formaciji, kako se to za jedinice tipa A zahtevalo. Sem toga, prema ideji planera u vazduhoplovstvu, tim izmenama trebalo je eskadrile učiniti brojno jačim i sposobnijim za brzi manevar i samostalnu upotrebu, a pukove organizacijski osposobiti da prime u svoj sastav i da komanduju i sa pet eskadrila (!).[3] Da je to u tom trenutku bilo vrlo teško i nerealno, svedoči da je već od 1964. godine počela nova reorganizacija, uslovljena u mnogo čemu potrebom da se isprave greške i propusti iz reorganizacije 1959–61. godine.

Iz konstatacije o stvaranju samostalnijih eskadrila sledi i logično objašnjenje uvođenja brojnih naziva za eskadrile aprila 1961. godine. Sistem koji je osmišljen je bio prilično originalan, jer su eskadrile dobile oznake po vrsti avijacije kojoj su pripadali. U kasnijem razvoju to će prouzrokovati i neka odstupanja, ponavljanja i druge probleme usklađivanja što može da svedoči o manjkavosti ovog numeričkog sistema:

- lovačke eskadrile su dobile brojeve od 120. nadalje,
- lovačko-bombarderske eskadrile su dobile brojeve od 235. nadalje,
- izviđačke eskadrile su dobile brojeve od 350. nadalje,
- eskadrile lake borbene avijacije su dobile brojeve od 460. nadalje,
- protivpodmorničke eskadrile su dobile brojeve od 570. na dalje,
- transportne avijacijske eskadrile su dobile brojeve od 675. nadalje,
- helikopterske eskadrile su dobile brojeve od 780. nadalje,
- eskadrile za vezu su dobile brojeve od 890. nadalje.[4]

Posle te prenumeracije usledio je još jedan talas reorganizacije i prebaziranja u toku 1961. godine. Tri transportne eskadrile 119. puka iz Zemuna prebazirane su da bi se zadovoljile potrebe pojedinih vak-di za transportnom avijacijom i to 677. trae u sastav novog 81. ppa u Niš, 678. trae u sastav 9. vak-de u Mostar i 679. tra

1 MJRV istorijat Komande RV (1959).
2 MJRV istorijat Komande RV (1959). Podaci iz izveštaja koji je dostavljen VKOS FNRJ i DSNO o brobenoj gotovosti RV za 1959. godinu, godišnji izveštaj o borbenoj gotovosti PVO za 1959. Interesantno je da je rad AN/TPS-10D na Kopaoniku demonitran, konzerviran i uskladišten radi zaštite od vremenskih nepogoda, nije imao artičku kupolu kao zaštitno sredstvo. MJRV, istorijat Komande JRV 1960, V deo PVO.
3 MJRV, istorijat Komande JRV 1960, II. Planovi za 1961. godinu.
4 Nar. III uprava GŠ, spov (6)96, od 15. marta 1961. naređenje za preformiranje avijacijskih jedinica, odnosno nar K-de RV i PVO, s/pov. 235 od 18. marta 1961.



Veće količine nabavljenih motora Prat en Vitni, omogućile su zamenu sovjetskih motora na transporterima Lisunov Li-2. Potom kao Li-3 ovaj tip ostao je u naoružanju sve do 1971. godine.

u sastav novog 111. ppa u Cerklje. Po osposobljavanju aerodroma u Titogradu, trebalo je da na njega iz Zemunika preleti 83. lovački puk. Na taj način, uz nešto izuzetaka (172. puk, 16. ePAA), Zemunik je postao aerodrom gde je bazirala VVA i njen 105. nastavni puk naoružan klipnim avionima tipa 522 i Aero-3, koji je prebaziran iz Titograda i Mostara. Rasformirane su eskadrile LaBA 5. i 9. vak-de. Izvršeno je još nekoliko prebaziranja neletačkih jedinica, odnosno usvajanja nove formacije za školske i neke druge jedinice i ustanove RV i PVO.[1]

Radikalne izmene usložile su moralno-političko stanje: česte prekomande i predislokacije jedinica izazvale su nove stambene probleme i nepovoljno se odrazile na opšte raspoloženje. Odvojenost od porodica je bila veliki problem. Premeštaji su povećali vanredne izdatke za selidbe, zaposlenja bračnih drugova, školovanja dece. Primetan je bio i porast razvoda brakova izazvanih tim problemima. Godine 1961. konstatovano je da oko 150 starešina ne žele da se sele iz boljih u slabije garnizone. Iskustva iz raznih jedinica koje su prebazirane ili preformirane u tom periodu pokazala su sledeće: u novoformiranim jedinicama (posebno pomoćne avijacije) bilo je slabosti u međuljudskim odnosima zbog nepoznavanja ljudstva i nezadovoljstva prekomandovanih u novim garnizonima (posebno onih prekomandovanih iz Beograda); porastao je procenat starešina sa stambenim problemima; kod podoficira se pojavila tendencija da napuste službu.[2] Deo starešina

1 MJRV, istorijat Komande JRV (1961), Operativni sektor, 1 – organizacijske i formacijske promene; MJRV, k.41, 81. puk (1961). Dogradnjom formacije, 119. vtrp u kome je bila skoncentrisana sva transportna tehnika RV bio je smanjen a njegove eksadrile postale su osnov za formiranje novih jedinica pomoćne avijacije. Svaka vak-da (sem 7.) dobila je po jedan puk pomoćne avijacije: 1. –119, 3. –81, 5. –111, koji su imali po jednu trae i jednu e*z*v. Takođe, 9. vak-da je imala ove eskadrile ali kao samostalne. MJRV istorijat Komande RV (1960), Operativni sektor, Nar. DSNO 319, 18. avgust 1960.

2 MJRV, k. 41, 81. puk (1961).

VOJIN na isturenim lokacijama (vrhovi planina, ostrva, udaljene lokacije) bio je nezadovoljan životnim uslovima. Jedan od opštih problema bio je prevoz od stana do mesta službovanja (aerodroma, kasarni, položaja), gde se više od 50% starešina vozilo kamionima, a zbog nerešenosti prevoza radno vreme se produžavalo i za više od dva sata dnevno. Usled tih problema pojedinci su počeli da traže novi posao u srodnim civilnim organizacijama ili da vanredno studiraju posle radnog vremena, takođe radi prelaska u civilstvo.[1]

4.2 ŠKOLSTVO U JRV

U cilju poboljšanja školovanja i obuke pilota, školski sistem u jugoslovenskom vazduhoplovstvu tokom 50-ih godina doživeo je niz organizacijsko-formacijskih i kadrovskih promena. U tom periodu vršene su značajne i česte promene programa letačke obuke. Početkom januara 1956. rasformiran je 101. školski puk u Banjaluci, koji je poslednjih godinu dana svoje aktivnosti školovao rezervne pilote.[2] Oni su kasnije bili pozivani na obuku u 104. puku, da bi krajem 50-ih bili školovani u Drugoj pilotskoj školi po redovnim klasama. U reorganizaciji od 1. oktobra 1956. godine 104. i 105. školski puk preformirani su u 1. i 2. pilotsku školu, a Vazduhoplovna aplikaciona škola u Puli (u kojoj se nalazio 185. školski puk), postala je Škola za usavršavanje. Pri svakoj od tih škola od dotadašnjih pukova formirane su vazduhoplovno-tehničke grupe, sa avionima dotadašnjih pukova. Rasformiran je i 370. teorijski vazduhoplovni školski puk u Mostaru. Tokom 1956. godine rasformirana je Uprava LŠC-a zbog daljih izmena u organizaciji školovanja aktivnih i rezervnih letača, pa je ocenjeno da je taj komandni nivo nepotreban.[3]

I pored formacijskih izmena i promena u 1958. godini nije primljena redovna pilotska klasa iz materijalnih razloga, jer se na avionima nije mogla obezbediti potpuna letačka obuka. Kasnije se stanje popravilo pa je konstatovano da je uspeh školovanja pred reorganizaciju 1960. godine bio u proseku vrlo dobar, uz izvesne kadrovske teškoće. Poseban uspeh je postignut u Prvoj pilotskoj školi gde je letačka obuka dostigla najviši kvalitet u toku postojanja škole. Ipak, obnavljanje pilotskog kadra ostao je problem jer je krajem 50-ih godina odziv kandidata za školovanje za pilote bio slab, a bilo je i lutanja u načinu njihovog školovanja. Deseta klasa koja je završila 1956. imala je svršenih 40 potporučnika letača. Interesantno je da je 12. klasa primljena 1957. godine kroz Vojnu akademiju kopnene vojske na Banjici.[4] Trinaesta klasa je bila prva koja se obučavala u noćnom letenju u pilotskoj školi u Mostaru. Odlučeno je da se od 1960. godine primaju i kandidati sa nepotpunom srednjom školom, s tim da za njih školovanje traje četiri godine. Plan reorganizacije Drvar nije odmah zahvatio vazduhoplovne škole, koje su bile previđene za reorganizaciju 1960. godine. U Mostaru je formirana uprava *Vazduhoplovne*

1 MJRV, istorijat Komande JRV (1961), borbena sposobnost RV, 5. Moralno-političko stanje.

2 MJRV, Podaci za istorijat JRV, 1955 (beleška za 8. jun); isto, Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (9. januar).

3 Nar. III uprave od pov. br. 926 od 30. maja 1956. do pov. br. 1017 od 7. juna 1956; Nar. Kta JRV 2685 od 22. juna 1956; MJRV Podaci istorijata (JRV) za 1956. godinu (beleška za 30. juni).

4 Izjava penz. generala Ž. Mirčetića autoru novembra 2002.



Osnovni školski avion JRV od 1948 do kraja pedesetih godina bio je Aero-2. Na fotografiji avion broj 0492 službovao u vazduhoplovstvu 1949-1959, uglavnom u pukovima na aerodromu Mostar.

vojne akademije, koja je zatim prebazirana u Zemunik. U sastavu te nove školske ustanove obnovljeni su 1. decembra 1960. godine 105. vazd. nastavni puk (klipni) – od ranije 2. pilotske škole i dela 1. pilotske škole, koji je takođe prebačen u Zemunik, a na aerodromu Pula obnovljen je 185. vazd. nastavni puk (mlazni[1]). Puk je 1960. godine uz dve eskadrile sa T-33A i F-84G dobio jednu lovačku eskadrilu sa F-86E, a 1. februara 1961. izašao je iz Vazduhoplovne škole za usavršavanje oficira prešavši u sastav VVA. Po novim zahtevima VVA je imala zadatak da pitomca osposobi za oficira, odnosno u stručnom pogledu pilota mlaznog borbenog aviona u VFR uslovima, s tim da se na dopunskom kursu, posle njihovog proizvođenja u oficire, završi i obuka u IFR uslovima. U sastav VVA krajem 1960. i početkom 1961. godine ušao je i 185. puk naoružan mlaznim avionima. Na taj način VVA je započela školovanje pitomaca-pilota na mlaznim avionima.[2]

Pošto je višegodišnje iskustvo pokazalo da se ne može dobiti dovoljan broj kandidata za VVA sa svršenom gimnazijom, vazduhoplovstvo je od 1961. godine primalo kandidate sa svršenom osmogodišnjom školom. U okviru VVA je formiran i dvogodišnji opšteobrazovni tečaj. Prema procenama, u okviru tog sistema godišnje bi bilo primljeno 130–150 najboljih mladića koji bi kroz opšte, vojno, političko i vazduhoplovno obrazovanje zavoleli vazduhoplovstvo i rad u njemu. Ova škola započela je sa radom 1. oktobra 1961, a školovanje je trajalo dve godine (i uobičajenih tri u VVA). Do ulaska prve generacije ovih mladića u jedinice kao potporučnika (1966), trebalo je na sve načine formirati klase da bi se popunila

1 MJRV istorijat Komande RV (1960), Operativni sektor, Nar. DSNO 319, 18. avgust 1960.
2 MJRV istorijat Komande RV (1960), Operativni sektor; isto, (1961), Operativni sektor; *30 godina 185.lbap(Š)*, 2–3.

praznina. Rad ove škole počeo je prema planu iako u skromnim smeštajnim i materijalnim uslovima. Time je stvoren osnov za solidno školovanje vazduhoplovnih kadrova jedinica RV i PVO.[1]

Shodno novoj spoljnopolitičkoj orijentaciji JRV je u tom periodu počelo saradnju i školovanje vazduhoplovaca iz zemalja trećeg sveta. Krajem decembra 1958. u Jemen je otišla je grupa letača na lakim avionima i na avionima C-47. Jedna posada za te avione koji su prevozili jemenskog monarha i vladu bila je stalno održavana tokom 1959. godine. Iste godine poslat je jedan pilot transportne avijacije kao instruktor u Kongo.[2] Tokom 1959. godine započela je dvogodišnje školovanje u VVA grupa od 13 slušalaca iz armije Sudana. Oni su se školovali u Prvoj pilotskoj školi po posebnom sporazumu i programu za pilote lake borbene avijacije, na avionima tipa Aero-3 i 522.[3]

4.3 VAZDUHOPLOVNA TEHNIKA

U pogledu letačke obuke na prelazu iz pedesetih u šezdesete godine stanje u vazduhoplovstvu je bilo sledeće: dva lovačka puka (83, 94) vršili su preobuku 1959-60. godine i jedno vreme izvršavali redovne zadatke sa F-84G, a pukovi od ranije naoružani sa F-86E (117, 204) bili su osposobljeni za instrumentalno i noćno letenje, kao i za lovačka dejstva. Težište njihovih lovačke obuke bilo je presretanje, vazdušna borba i gađanje ciljeva u vazduhu. Batajnički 204. puk je bio osposobljen za dejstva u sastavu eskadrile do visine 6000 m, u sastavu odeljenja do 9000 m, a u sastavu para do visine 12.000 metara. Ovaj puk je noću bio osposobljen samo za letenje i to u cilju aerodromskog manevra. Bratski 117. puk bio je osposobljen za lovačka dejstva do 6.000 m, ali i za dejstva mitraljezima po zemlji.

U lovačko-bombarderskim jedinicama kompletna obuka u jurišnim ali i lovačkim dejstvima izvođena je kod pukova sa F-84G. Impresivne mogućnosti imao je 172. puk koji je bio osposobljen za jurišna dejstva po ciljevima na kopnu i na moru danju, pod vizuelnim instrumentalnim uslovima u sastavu puka (!) a noću, uz osvetljavanje ciljeva pod vizuelnim i instrumentalnim uslovima u sastavu odeljenja. Pukovi sa avionima F-47D vršili su obuku u dnevnim jurišnim dejstvima, a u lovačkim dejstvima u znatno manjem obimu. 81. i 107. puk mogli su da izvršavaju jurišne zadatke u grupama do 20 aviona, a 111. puk u grupama do eskadrile i iz brišućeg leta u grupama do odeljenja, pod vizuelnim uslovima danju. 116. lovački puk (S-49C) bio je osposobljen sa manjim brojem pilota (13 od 63) za dnevna jurišna u grupama do odeljenja, „a sa ostalim mladim pilotima samo za pojedinačna dejstva na školskim poligonima". Ostali pukovi sa S-49C mogli su da vrše ograničena jurišna dejstva danju. Rezultati dejstava po zemlji ocenjivani su kao vrlo dobri.

U 103. izviđačkom puku dve eskadrile i starešinski sastav treće eskadrile bili su osposobljeni za izviđanje noću sa upotrebom SAB. Osam pilota bilo je osposobljeno za izviđanje noću sa upotrebom FOTAB. Zagrebački 184. izviđački puk

1 MJRV, istorijat Komande JRV 1960, II. Planovi za 1961. godinu.
2 MJRV, Podaci za istorijat za 1958. godinu.
3 *Čuvari našeg neba*, 279.



Kamuflažno obojeni RT-33A 10101 u toku takmičenja za najboljeg pilota u Zadru 1963. godine. Otvoren nosni deo otkriva prostor za smeštaj aero-foto kamera. (via M. Micevski)

vršio je izviđačku obuku u sadejstvu sa kopnenom vojskom pod vizuelnim i instrumentalnim uslovima, zatim uvežbavanje visinskog i grupnog aerofoto izviđanja i vizuelno izviđanje noću sa upotrebom SAB. Sa 4 pilota vršeno je i aerofoto izviđanje noću sa upotrebom FOTAB. 97. protivpodmornički puk vršio je početnu obuku u izviđanju na moru.

Komanda RV i PVO je 1960. godine procenila stanje resursa aviona i motora za naredni razvojni period. Po tipovima aviona konstatovano je sledeće:

– lovački avioni tipa F-86E zadovoljavaju u svojoj nameni kao lovci-presretači, ne mogu se uspešno koristiti za lovačko-bombarderske pošto ne mogu da nose spoljni teret, odnosno ubojna sredstva, nedostaju rezervni delovi za motore i u celini u odnosu na stanje resursa mogu se zadržati u naoružanju RV i PVO do sredine 60-ih godina. Mada je krajem 1958. konstatovano je da kao presretač ovaj tip „već zastareo u odnosu na bolje savremene lovce", procena je korigovana jer do 1960. godine nisu nabavljeni novi lovci. Za ovaj tip aviona u 1960. godini kupljeno je 87 motora, a očekivala se nabavka kompletnih aviona, motora i rezervnih delova. U RV je početkom 1961. godine doneta odluka o preoružavanju aviona F-86E Sejbr sa sistemom vođenih raketa vazduh-vazduh Sajdvajnder (Sidewinder). Vazduhoplovno-tehnička uprava je preduzela mere za nabavku ovog raketnog sistema kod vlade SAD, ali je američka strana odbila da odobri prodaju ovog sistema Jugoslaviji[1];

– lovci-bombarderi tipa F-84G zadovoljavaju po nameni kao lovci-bombarderi, a za lovačko-presretačke zadatke su neefikasni. U proceni iz 1958. konstatovano je da su problem rezervni delovi, ali su oni već 1960. godine bili obezbeđeni sve do sredine 60-ih. U toku je bila nabavka aviona F-84G iz Grčke;

– izviđački avioni tipa RT-33A su solidno opremljeni opremom za izviđanje danju, a delimično i noću. Kod ovog tipa problem su 1958. takođe bili rezervni delovi, posebno mali broj rezervnih motora i kamera za noćno izviđanje. Rezervni delovi za njih bili su obezbeđeni do sredine 60-ih godina;

– klipni avioni F-47D, S-49C, Moskito, bili su u procenama iz 1958. godine predviđeni za otpisivanje u periodu 1961–62, kao potpuno zastareli ili sa malom borbenom vrednošću. Borbena sposobnost pukova naoružanih Tanderboltima ocenjena je ovako: osposobljeni su za dnevna jurišna dejstva u grupama do eskadrile i za dnevna lovačka dejstva u manjim grupama. Brojno stanje kretalo se 18–23 aviona po puku, a pilota 34– 47. Obe divizije imale su taj tip i u svojim trenažnim eskadrilama. Najsažetija ocena sposobnosti aviona F-47D data je 1. marta 1960: „Bez obzira što je zastareo zbog male brzine još uvek se može uspešno koristiti za dejstvo po ciljevima na zemlji. Nosivost ubojnih sredstava je ista kao i kod F-84G (1000 kg). Sa rezervnim delovima je obezbeđen do predviđenog roka upotrebe, 1963. godine zaključno.

Avion Ikarus 214 bio je prvobitno namenjen za laki transport, ali je početkom



Serija lakih transportnih aviona 214 ušla je u sastav 97. puka, koji je sa njima izvršavao zadatke lakog transporta, izviđanja i patroliranja nad morem. Upotreba ovog aviona ostavila je mnoge dileme.

1 MJRV, istorijat Komande JRV (1962), III. Pozadina i tehnika, 16.

1959. godine serija ovih aviona uvedena u naoružanje protivpodmorničkog puka za izviđanje i dejstvo protiv podmornica. Početkom 1960. godine konstatovano je da se zbog nedostatka opreme i naoružanja može koristiti samo za vizuelno izviđanje pod povoljnim meteo-uslovima (!). Tokom 1961. godine preduzete su mere da se na ovaj avion ugradi oprema za izviđanje i protivpodmorničku borbu (jedan avion je, oktobra 1961, opremljen za te aktivnosti). Na dva aviona montirana je oprema za protivpodmorničko izviđanje, a ostali avioni imali su samo po dve kamere za obuku i izviđanje obalskog pojasa.[1]

Još tokom 1958. godine, u JRV je konstatovano da „zbog nepopunjavanja gubitaka (udesi, katastrofe, itd.) brojno stanje aviona se svake godine smanjuje:... ispadanje pojedinih tipova iz naoružanja, u navedenim godinama proizilazi iz razloga tehničke dotrajalosti..". Evidentan je bio nedostatak ubojnog materijala, konkretno zapaljivih bombi i raketa. Taj nedostatak je delom rešavan nabavkama u domaćoj industriji, koja je u to vreme preduzimala korake na izradi nedostajućih delova, ispitivanja i slično. Kad je reč o proizvodnji aviona, „domaća vazduhoplovna industrija... nije bila u mogućnosti da pruži pomoć u premošćivanju ovog zaostajanja..". Prestanak isporuka opreme iz MDAP-a stavio je JRV pred probleme stalnog smanjenja brojnog stanja i zastarevanja avijacije, što je direktno vodilo u veću inferiornost prema susednim zemljama. Otežane su bile trenaže i borbene obuke pilota, jer su na jedan avion dolazila i 2–3 pilota. U jednoj oceni je navedeno: „Problem borbenih aviona je sada ključni problem RV, koji iziskuje što hitnije rešenje".[2]

Zamena zastarele vazduhoplovne tehnike i nabavka veće količine adekvatnih mlaznih borbenih aviona i opreme iz SSSR u to vreme još nije bila moguća, iako je čini se bila očekivana. Zbog toga je jugoslovenski vojni vrh sklopio komercijalne ugovore sa SAD i Grčkom o nabavci iz njihovih rezervi i viškova. Po veoma povoljnim cenama od 5000 do 15.000 dolara po vazduhoplovu, nabavljene su dodatne količine aviona F-84G, F-86E, a nešto kasnije i F-86D i TV-2. Ovaj poslednji bio je verzija aviona T-33A izrađena za mornaričko vazduhoplovstvo SAD, a razlikovao se po turbomlaznom motoru tipa J33-A-20. Isporukama u periodu 1959–1962. godine omogućen je nastavak preoružanja avijacijskih jedinica JRV. Međutim, izgleda da ni takvim aranžmanima Jugosloveni nisu bili zadovoljni: „Pokazalo se da je i ovakva vrsta nabavke nesigurna, jer je često bivala stornirana ranije odobrena nabavka". Političko manevrisanje jugoslovenskog vrha biće prepreka i za te nabavke.

Prvi komercijalno nabavljeni avioni bili su F-86E (kasnije su stigli i F-84G, TV-2 i F-86D). Tokom 1959. godine ukupno je nabavljeno 78 aviona tog tipa.[3] Prema sačuvanoj dokumentaciji, bio je to posao između kompanije Avio-Diepen N.V. sa aerodroma Ypenburg kod Haga u Holandiji (gde su se avioni nalazili stokirani od 1957. godine) i jugoslovenskog Tranšpeda datiran u periodu jul–septembar 1959. Avioni su posle probnog leta preletali za Jugoslaviju.[4] Deo aviona odmah je

1 Ceo pasaž na bazi: MJRV istorijat Komande RV (1959). Podaci iz izveštaja koji je dostavljen VKOS FNRJ i DSNO o brobenoj gotovosti RV za 1959/1960. godinu, deo II/2 osposobljenost letačkih jedinica; Isto, deo III, b) kvalitet i borbena sposobnost aviona, Isto /2/ popuna i obnova vazduhoplovnog materijala; MJRV, istorijat Komande JRV (1961), Operativni sektor.

2 MJRV, Podaci za istorijat za 1958. godinu (zaključna razmatranja).

3 MJRV istorijat Komande RV (1959, deo IV pozadina i tehnika).

4 Prema letačkoj i tehničkoj dokumentaciji aviona 11088, sačuvanog u Muzeju JV. Ovaj avion USAF serijal 53-



Trojka Sejbrova pred poletanje, maj 1962. godine aerodrom Batajnica.

dodeljen jedinicama na upotrebu (oni su prepoznatljivi po uglastim takozvanim buzz-brojevima), a deo je uvršten u jedinice tek pošto su prošli remont u VTRZ Jastreb.

Tim avionima krajem 1959. godine opremljeni su 83. i 94. puk na aerodromima Zemunik i Skopski Petrovac, a njihovi Tanderdžeti poslati su za preoružanje drugih pukova. Preobuka sastava ta dva puka, koja je započela februara 1960, trajala je 4–6 meseci u Batajnici. Pukovi koji su od ranije bili naoružani sa F-86E (117, 204) osposobljeni su za instrumentalno i noćno letenje i za lovačka dejstva. Težište njihovih lovačke obuke bilo je presretanje, vazdušna borba i gađanje ciljeva u vazduhu. U isto vreme, raspoloživih Tanderdžeta bilo je dovoljno da se preoružaju dva puka sa klipnim avionima. Tokom jeseni 1959. sa preobukom je počeo 88. puk sa aerodroma Cerklje, koji je umesto klipnih S-49C dobio 25 mlaznih F-84G.

19738, kada je bio predat 204. puku oktobra 1959, imao je 415,15 upisanih sati prethodne upotrebe. IRAN pregled mu je izvršen posle 399 sati naleta u RAF-u u Airwork Central Trading Co Ltd. Na aerodromu Gatwick, Horley, Surrey u V. Britaniji 25. oktobra 1957, da bi 8. novembra bio predat Avio Dieppen-u odakle je 11. septembra 1959. preleteo u Jugoslaviju.



Piloti prvog sastava akro-grupe poziraju na Sejbru 11001. Odozgo na dole: Živojin Maglić, Ilija Zlatić, Anton Laštra, Života Janković i Kosta Danković. (via M. Micevski)

Početkom 1960. godine, preobuku na mlazne avione počeo je i 109. puk, takođe baziran u Cerklju i naoružan avionima S-49C. Pošto je počela teorijska i zemaljska preobuka, 15. aprila 1960. u 109. puk stigli su prvi avioni F-84G. U narednih tri meseca završen je letački deo preobuke pilota i kompletna obuka tehničkog sastava, dok je borbena obuka počela avgusta 1960. goodine. Tokom 1960. godine od grčkog vazduhoplovstva kupljeno je više od 60 aviona F-84G. Grčko kraljevsko vazduhoplovstvo koristilo je taj tip aviona u ukupno osam svojih skvadrona, u priodu 1952 – 1957. godina. Tada su povučeni iz upotrebe jer su dobijeni savremeniji avioni tipa F-84F Tanderstrek. To je Jugoslovenima verovatno omogućilo povoljniju nabavku aviona F-84G.

Komercijalnim nabavkama u periodu 1959-1962. godine omogućen je nastavak preoružanja avijacijskih jedinica JRV. Takođe, tokom 1960. prvi avioni tipa F-84G modifikovani su u izviđače. Modifikacija je izvršena u VTRZ, a obuhvatala je ugradnju opreme za aerofoto snimanje u nosu aviona i tip-tankovima. Prvi modifikovani F-84G, sa tri ugrađene kamere tipa K-24, dodeljeni su 184. izviđačkom puku tokom 1961. godine (označeni su kao RF-84G). Odluka iz 1961. godine da se 25 aviona tipa F-86E modifikuje u izviđače nije realizovana, jer je ubrzo pristigla veća količina drugih aviona pogodnijih za takve modifikacije.[1]

Tokom 1961. godine u naoružanje RV i PVO ušli su školski mlaznjaci TV-2, poznatiji kasnije kao „tevejci". Ukupno su nabavljena 73 aviona, a njihova brojnost

1 MJRV, istorijat Komande JRV 1960, II. Planovi za 1961. godinu; isto (1961), Operativni sektor.



U zenitu hladnog rata 1961/62, u Jugoslaviji je ipak bilo bezbrižno. Na slici: piloti se grudvaju na aerodromu Batajnica pored Sejbrova 204. puka i Tanderdžeta 88. puka.

je uticala da se i preostali T-33A kasnije nazivaju „tevejci". Većina nabavljenih aviona TV-2 pre upućivanja u jedinice remontovana je u vazduhoplovnim zavodima. Do kraja 1961. godine u operativnoj upotrebi se nalazilo 29 aviona ovog tipa.[1] Tokom te godine znatno se smanjio broj izviđačkih aviona tipa RT-33A, tako da je popuna jedinica avionima TV-2 omogućila da se više od polovine aviona T-33A modifikuje u izviđače ugradnjom kamera u nosnom delu aviona. Ta modifikacija je predstavljala originalno jugoslovensko rešenje, koje je primenjeno i na nekoliko TV-2. Na taj način izvršeno je kompletiranje avionima 103. izviđačkog puka, kao i opremanje nekih novih izviđačkih jedinica (354, 16/355. eskadrila itd.) i omogućen potreban broj aviona za vuču meta za potrebe PAA. Oktobra 1961. svi avioni T-33A iz 185. nastavnog puka u Puli su povučeni.[2] Potrebe za većim brojem izviđačkih aviona nastale su i zbog povlačenja iz operativne upotrebe klipnih izviđačkih aviona tipa Moskito 38. Takođe, tokom 1960. modifikovani su prvi avioni tipa F-84G u izviđače. U prvom kontingentu modifikovano je 20 Tanderdžeta u remontnom zavodu, ugradnjom opreme za aerofoto snimanje u nosu aviona i tip tankovima. Prvi modifikovani F-84G sa po tri ugrađene kamere tipa K-24 dodeljeni su 184. izviđačkom puku tokom 1961. godine. Navedeni modifikovani avioni označeni su kao RF-84G.

Avion tipa F-86E bio je namenjen isključivo za presretanja u povoljnim me-

1 MJRV, istorijat Komande JRV (1961), Operativni sektor, Isto i za 1962.
2 MJRV, istorijat Komande JRV (1961), Operativni sektor.

4.3.1 Galeb ulazi u RV I PVO

Odluka doneta 1956. godine o tome da se u zemlji konstruiše i proizvede mlazni školsko-borbeni avion sa motorom od preko 1000 kilograma potiska, predstavljala je značajan trenutak u razvoju jugoslovenskog vazduhoplovstva. Konstruisanje aviona povereno je odeljenju za konstrukcije Vazduhoplovno-tehničkog instituta u Žarkovu. U međuvremenu (1958) projektovanje i pripreme za izradu osnovnog mlaznog školskog aviona tipa Galeb bile su u punom jeku. U tom periodu više stručnih timova boravilo je u Britaniji, kako je navedeno, po zadatku „Soko[1]". Idejni projekat je podnet vazduhoplovno-tehničkom savetu 1. februara 1958. godine. Dokumentacija za prvi prototip bila je gotova 1. avgusta, a za drugi do kraja 1959. godine. Određeno je i naoružanje za avion, a u isto vreme pripremana je njegova serijska proizvodnja u fabrici Soko. Znatnu teškoću predstavljalo je obezbeđenje visokokvalitetnih konstrukcionih materijala za serijsku proizvodnju, jer lake legure i legurni čelici koji su do tada osvojeni u Jugoslaviji nisu odgovarali standardima.[2]

Prema planu iz 1960, VOC je očekivao prototip(ove) mlaznog aviona koji je nazvan *Galeb*, ali je konstatovano da „materijal nije stigao na ispitivanje". Interesantno je da se u isto vreme radi ispitivanja očekivao i italijanski mlazni avion Fijat



Prototipovi mlaznog školskog aviona Soko Galeb ispitivani su tokom 1961-1963. godine u VOC-u.

1 MJRV, Podaci za istorijat za 1958.
2 *Soko, vazduhoplovna industrija*, 35–37.



Prve serije Galebova isporučene su 105. školskom puku u Zadru tokom 1966. baš kao i ova dva aviona 23102 i 23109 u letu bez tip- tankova.

G-91.[1] Jugosloveni su izvršili nekoliko letova na ovom avionu u Italiji, i sama fabrika Fiat, je bila veoma zainteresovana da čak i licencu za ovaj avion proda Jugoslaviji. Međutim, odobrenje za tako nešto nije davala komadna struktura NATO. Gotov avion se mogao dobiti ali licenca kojom su Jugosloveni bili kao općinjeni. Slično je prošao i aranžman sa Miražom III. Usled jugoslovenske podrške alžirskim pobunjenicima, Francuzi su otkazali dolazak komandanta RV Ulepiča, i ekipe koja je trebalo da testira Miraž u Francuskoj.[2] Ono što fascnira je da je jugoslovenski vojni vrh išao i u ovom slučaju na traženje licencne proizvodnje! Koliko bi to bio izazov za Soko u Mostaru, koliko bi sredstava bilo uloženo u razvoj takve proizvodnje, infrastrukutre, ostaje samo da se nagađa. Stoga je jedini realni projekat bio domaći Galeb.

Prvi primerak novog jugoslovenskog mlaznjaka Galeb stigao je iz fabrike Soko u VOC-u 12. juna 1961. Posle komisijskog prijema i probnog let aviona 3. jula, započeta su ispitivanja u letu, koja su dala zadovoljavajuće rezultate. Avion je 1961 godine prikazan najvišim vojnim rukovodiocima JNA, posle čega je usledila odluka o porudžbini predserije od 10 komada.[3] Uz ispitivanja do kraja godine uklanjani su i nedostaci zbog čega je drugi prototip umesto 1. decembra 1961. završen 1. aprila 1962. godine. Drugi prototip, koji je primljen u VOC 2. jula 1963 (potom je stigao i prvi prototip sa doterivanja u fabrici Soko), postao je osnov za serijsk

1 Godišnji izveštaji VOC za 1960; *VOC 1923–2003*, 61–62.
2 Z. Rendulić, Sjećanja, str. 242-244.
3 MJRV, istorijat Komande JRV (1961), Operativni sektor, deo Vazd. tehnički institut.

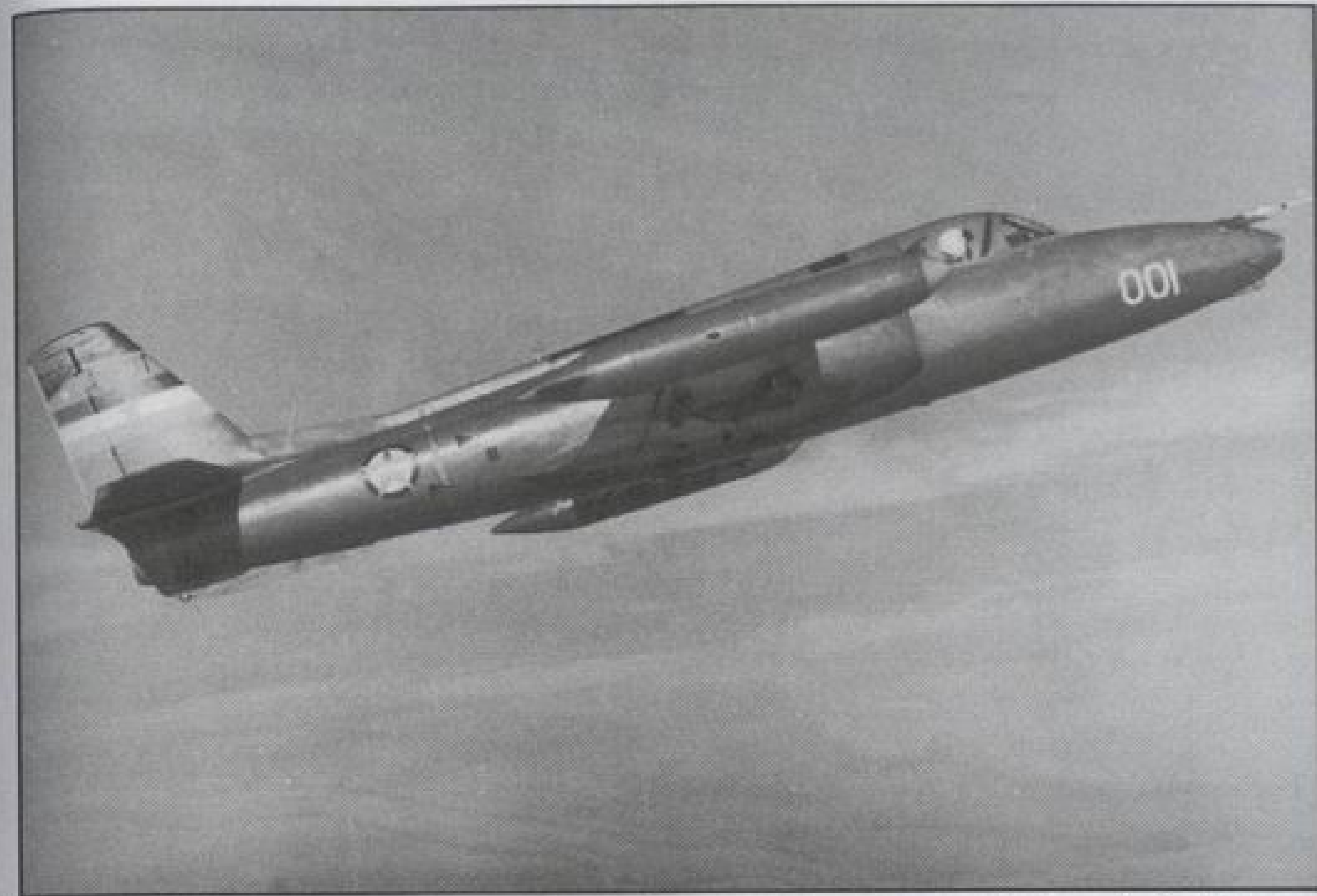


Prijemom mlaznih Galebova, 105. školski puk je 1966. godine postao je mlazni puk, klasifikovan kao lovačko-bombarderski. Bio je to značajan skok u odnosu na dotadašnje klipne Aero-3 i Soko 522.

proizvodnju. Taj avion je ispitan u toku 1963. godine pa je to bio signal za „otvaranje zadatka razvojno eksploatacionih ispitivanja aviona Galeb". [1]

Ovaj avion prikazan je 1963. godine i stranim vojnim delegacijama, čiji su članovi mogli da „vizuelnim posmatranjem uočavaju izvesne osobine ovih aviona". Novi avion privukao je znatnu pažnju jugoslovenskog vojnog vrha, pa i stranih relevantnih faktora. Tokom 1963. u VOC-u avion su razgledali maršal Tito, komandant RV i PVO, grupe starešina iz Komande RV i PVO i Generalštaba.[2] Avioni su prezentirani i delegaciji Indonezije na čelu sa vicemaršalom Omarom Danijem, a posebno poglavlje predstavlja uspešna demonstracija Galeba na pariskom aviosalonu te godine.[3] Prvi serijski primerak Galeba primljen je 30. jula 1965. na ispi-

1 Godišnji izveštaji VOC za 1961; VOC 1923–2003, 61; *Soko, vazduhoplovna industrija*, 35–37.
2 MJRV, istorijat Komande JRV (1963), Operativni sektor.
3 Evo kako su *Krila armije* iz tog vremena videla *Galeb na Buržeu:* Specijalno za tu priliku je udešen drugi prototip, koji je ponovo prefarban a na nosu sa obe strane trupa je krupnim belim slovima ispisano „Galeb". Za pilote koji će prikazati osobine Galeba na izložbi u Parizu su izabrani Franc Rupnik i Ljubomir Zekavica, obojica iskusni piloti VOC–a. Dobro pripremljeni, oni su poleteli 2. juna iz Beograda i preko Zagreba i Ciriha posle 3 sata i 12 minuta leta sleteli su na pariski aerodrom Burže. Već 6. juna na dan otvaranja Međunarodnog salona previđeni su letovi mlaznih školskih aviona među kojima i let jugoslovenskog Galeba. U toj klasi je vladala velika konkurencija i na Galeba retko ko je i obraćao pažnju, a kamoli mislio da može da ugrozi ostale i da bude eventualno favorit. Međutim, to se upravo i desilo: Galeb je pokazao najbolje karakteristike u letu od svih aviona svoje kategorije i na opšte divljenje, a donekle i zbunjenost, sleteo je na znatno kraćoj pisti od ostalih. Nije bilo dvoumljenja – Galeb je bio najprijatnije iznenađenje tog jubilarnog međunarodnog salona. To nije moglo da ostane bez odjeka, a interesantno je napomenuti da da je tom prilikom kanadski pilot u više



Dalji razvoj Galeba bio je jednosedi jurišnik Jastreb. Prototip ovog aviona završen je u toku 1965. i predat na ispitivanja. U sastavu RV Jastreb je korišćen do sredine devedesetih godina (VOC)

tivanje, a potom upućen u 105. avijacijski puk.[1]

U toku ispitivanja prototipa aviona Galeb, krajem 1961, započela je izrada pretprojekta lakog borbenog jednoseda Jastreb, koji je vizuelno predstavljao jednosedu verziju Galeba. Ideja je uključivala verzije jurišnika (Jastreb 1) i izviđača (Jastreb 2) sa snažnijim naoružanjem i verzijom motora Viper.[2] Prototip ovog aviona ušao je u ispitivanja po prijemu 23. jula 1965, a godinu dana kasnije 28. jula 1966. i drugi prototip. Prva dva serijska aviona tipa Jastreb ispitivana su u prvoj polovini 1969. godine. U toku daljih ispitivanja na prvom prototipu je eksplodirala raketa HVAR 5, posle čega je avion bio na remontu u periodu 1970–1972. Dalje verzije tog uspešnog jurišnika ispitivane su ovim redom: prototipovi izviđača Jastreba 1970–1971. i prototip dvosedog „nastavnog" Jastreba posle preleta iz fabrike u VOC 25. avgusta 1974.[3]

mahova tražio od naših pilota i predstavnika Sokola da mu dozvole da bar nekoliko minuta leti na Galebu. To su isto tražili i francuski i engleski piloti što im, na žalost, nije dozvoljeno usled uobičajane prakse na takvim salonima da se ne „pozajmljuju" avioni. U toku izložbe za Galeb se zainteresovalo više stranih zemalja, ali tada nije moglo da im se udovolji zbog potreba RV i PVO za ovakvim avionima. Interesovanje i komentari su išli dotle da je jedan predstavnik Zapadne Nemačke čak izjavio da sumnja u prijavljeno poreklo Galeba. To je verovatno bila reakcija zavidnih stručnjaka koji su ostali zbunjeni Galebovim kvalitetima. Posle 16-dnevnog boravka u Francuskoj piloti Rupnik i Zekavica su se vratili Galebom u Jugoslaviju, otvorivši svojim nastupom svetsku afirmaciju ovom avionu.

1 MJRV, istorijat Komande JRV (1965), Pozadina i tehnika. Godišni izveštaji VOC za 1963; *VOC 1923–2003*, 61–63.
2 MJRV, istorijat Komande JRV (1961), Operativni sektor, deo Vazd. tehnički institut.
3 MJRV, istorijat Komande JRV (1965), Pozadina i tehnika; *VOC 1923–2003*, 63–66; *Soko, vazduhoplovna industrija*, 40–42.



Treći prototip Galeba označen kao Galeb 3 bio je značajna platforma za ispitvanje. Ovde u trenutku lansiranja mete PRM-200 (VOC)

Razvoj usavršenije verzije aviona Galeb namenjene izvozu poveren je konstruktorskoj ekipi fabrike Soko novembra 1969. godine. Ugrađen je nov, snažniji motor koji mu je obezbeđivao bolje manevarske i poletno-sletne karakteristike. Zbog veće potrošnje goriva povećan je kapacitet krilnih odbacivih rezervoara. Poboljšana je i kabina pilota što se ogledalo u prekomponovanju instrument-table uvođenjem savremenije opreme i uređaja, a uvedeno je i kondicioniranje kabine što je uslove leta činilo prijatnijim. Izvršena su i manja ojačanja konstrukcije usled povećanja ukupne težine. Ta verzija aviona Galeb označena je kao G-3. Taj avion je bio faktički treći prototip i izrađen je samo u jednom primerku, koji je 10. maja 1971. primljen u VOC. Ispitivanja su pokazala očekivane osobine. Prototip 23003 bio je obojen u belo, sa crvenim donjim površinama i tip-tankovima, kao i crvenom linijom od nosa do usisnika. Ta šema je kasnije postala standardna za sve kasnije prototipove koji su ispitivani u VOC-u, a tokom 70-ih godine i za avione akro-grupe.[1]

Galeb je u još nekoliko navrata učestvovao na međunarodnim vazduhoplovnim izložbama. Na 16. izložbu u Farnborou u Velikoj Britaniji 1968. godine Galeb G-2A je odleteo u društvu mlađeg brata, prototipa borbenog Jastreba J-1. Za komandama aviona bili su piloti Ivan Štrener i Franc Rupnik. Sledeće godine Galeb i Jastreb su učestvovali na izložbi u Parizu, a 1970. godine Galeb je učestvovao na 17. izložbi u Farnborou. Na vazduhoplovnoj izložbi u Parizu na aerodromu Burže prikazan je novi Galeb G-3, koji je takođe bio u društvu Jastreba. Njihove osobine u letu su prikazali piloti Ivan Štrener i Vlado Krmelj.[2]

1 *Soko, vazduhoplovna industrija*, 50, 90; *VOC 1923–2003*, 66.
2 *Soko, vazduhoplovna industrija*, 42; *VOC 1923–2003*, 66.

4.3.2 Širenje helikopterske flote

U tom periodu došlo je do većih nabavki helikoptera koje su omogućile rast broja eskadrila opremljenih ovakvim letelicama. U toku 1960–61. godine iz SSSR-a je isporučen kontingent helikoptera tipa MI-4 koje su u VTRZ Jastreb sklopili sovjetski stručnjaci. Iz Britanije je stigla veća količina helikoptera S-55 mk- 5 i S-55 mk-7. Za taj tip je nabavljena i licenca koju je trebalo da preuzme fabrika Soko. Konačno, u maju 1960. RV je preuzelo tri helikoptera tipa Bel 47J i uvrstilo ih u sastav 119. puka.[1] Za sledeću, 1961. godinu bilo je predviđeno sklapanje prvih helikoptera u fabrici Soko, posle čega je trebalo da krene licencna proizvodnja ovog tipa.[2]

Svi novi helikopteri upućivani su u 107. puk u Nišu koji je započeo sa preobukom.[3] „Tehnika koju smo primili bila je za nas nova i nepoznata sa kojom mi nismo imali iskustva, niti za nju potrebne navike. To nam je otežavalo brži i svesrdniji rad, jer nismo imali posebne upute, knjige i materijale.". Jedino iskustvo na helikopteru MI-4 imali su vazduhoplovci koji su prošli preobuku u SSSR-u, ali sa relativno malim naletom. Ipak, helikopter se vrlo brzo pokazao kao pouzdan i sa vrlo visokom ispravnošću (1963. godine ostvareno je 40 dana sa ispravnošću 100%!). Slična obuka bila je i za tip S-55, mada su obuku i letenje na tom tipu komplikovali problemi sa motorima i rezervnim delovima, zbog čega je ispravnost bila ispod propisane granice i to najčešće 30–50% i sa varijabilom ispravnosti 12–80% (1963). U toku preobuke izveden je let na paradi 1961. godine, zatim i prvi noćni let helikopterom u Jugoslaviji. Od jeseni 1961. godine 107. puk aktivno učestvuje u različitim vežbama desantiranja padobranaca, a kasnije u sadejstvu sa kopnenim snagama i drugim zadacima. U nekoliko saobraćajnih i elementarnih nesreća 1962–1963, helikopteri su pokazali visoku upotrebljivost



1 Istorija 119. vtrp (R. Nikišić), 109; (11561– ranije označeni civilnim oznakama YU– HAD/E/G).
2 *Soko, vazduhoplovna industrija*, 45.
3 Arh. III uprava, str. pov. 319, od 18. avgusta 1960. Prema ovoj naredbi 107. vhp formiran je od 107, 116 avijacijskog puka i 27. he, s tim da eskadrila sa S–51 ostane u Zemunu; MJRV, k. 26A, 3. vak-da; Istorija za 1960. i 1961. Prema pukovskoj istoriji puk je preformiran 15. oktobra 1960, MJRV k. 40, 107. vhp (1960).

Eskadrila naoružana sa S-55 primila je 1962. godine pitomce 14. klase, prve čiji su polaznici obučeni za letenje na helikopteru. Od tada su u tu eskadrilu svake sledeće godine upućivani novi pitomci iz klasa VVA. To je bilo novo poglavlje i za jedinice RV i PVO,[1] ali još više u proizvodno-tehnološkom razvoju jugoslovenske vazduhoplovne industrije. Prvi put su viđeni neki novi tehnološki procesi i sticana nova iskustva. Fabrika Soko sa kooperantima proizvela je helikopter S-55 od kupljenih delova uz postepeno osvajanje licence. Prvobitna odluka o nabavci 300 helikoptera i kupovini licence za Vestland S-55 bila je preuranjena. Potpunije analize su pokazale da je takva helikopterska flota operativno nepotrebna a ekonomski preskupa, pa je program smanjen za više od 60%. Znatno povoljnijim se pokazao sovjetski helikopter Mi-4 sa dvostrukom nosivošću tereta uz oko 20% nižu cenu. Licenca je kupljena i osvojena suviše kasno, a proizvodnja S-55 izgubila je na entuzijazmu. Pokazalo se da u ovdašnjim uslovima teško osvajanje celokupnog helikoptera sa osetljivim delovima kao što je rotorska glava koja spada u potpuno specijalizovanu proizvodnju, koje nema u klasičnoj vazduhoplovnoj industriji. Uopšte uzev, proizvodnja helikoptera S-55 uz veoma dug ciklus osvajanja bila je prilično skupa, a rokovi ulaska u jedinice suviše razvučeni. Iako je na početku ciklusa to bio dobar helikopter, do kraja ulaska u jedinice potpuno su ga i cenom i mogućnostima prevazišli sovjetski helikopteri. Ipak, stečena su mnoga iskustva koja su u sledećoj licencnoj proizvodnji pomogla da se prevaziđu neke teškoće.[2] Kako su iz fabrika stizali novi helikopteri tako se flota širila pa je RV i PVO ušao u sledeću fazu sa pet helikopterskih eskadrila raspoređenih u Nišu, Batajnici, Plesu i Mostaru.[3]



Neki od helikoptera S-55 mk 5 bili su opremljeni plovcima i tako korišćeni u sastavu 784. helikopterske eskadrile u Divuljama.

1 MJRV k. 40, 107. vhp (1961 ,1962, 1963, 1964), 25–33.
2 *Soko, vazduhoplovna industrija*, 45–47.
3 Sa S-51: 783.he; sa S-55: 782. trhe i 784. ppdhe, odnosno sa Mi-4: 780. i 781. trhe.



Ispitivanje modifikacije RUZOP na helikopteru S-55 mk 7 broj 11901 (VOC)

Uvođenje većeg broja helikoptera u ratno vazduhoplovstvo označilo je novu stranicu u vazduhoplovnim ispitivanjima i letačkoj praksi VOC-a, jer su u drugoj polovini 60-ih pojavljuju britanski helikopteri tipa S-55 varijanti Mk-5 i Mk-7, odnosno sovjetski Mi-4. Kako je osvojena proizvodnja S-55 u fabrici Soko, čelni primerak stigao je na jednomesečno ispitivanje 18. aprila 1966.[1] Kasnije, tokom 1970. godine VOC je izvršio nekoliko ispitivanja na helikopteru S-55 kao što su ugrađivanje sonara i plovaka, zatim uređaja za lansiranje vođenih raketa tipa Šmelj. Na jednom helikopteru Mi-4, van sastava VOC-a, početkom 1972. ispitivana je ugradnja lansera nevođenih zrna L-57. Helikopteri su doneli mnogo novosti, kako za letače tako i za mehaničare. Prelazak u održavanju sa aviona na helikopter bio je naporan za mehaničare (moralo se penjati na letelicu i više puta dnevno gore-dole i sl.). U principu, zbog niza specifičnosti i konstruktivnih rešenja bili su teški za održavanje, pogotovo ako je mehaničar dužio dva helikoptera.[2]

1 Godišnji izveštaji VOC za 1966.
2 *VOC 1933–2003*, 70.

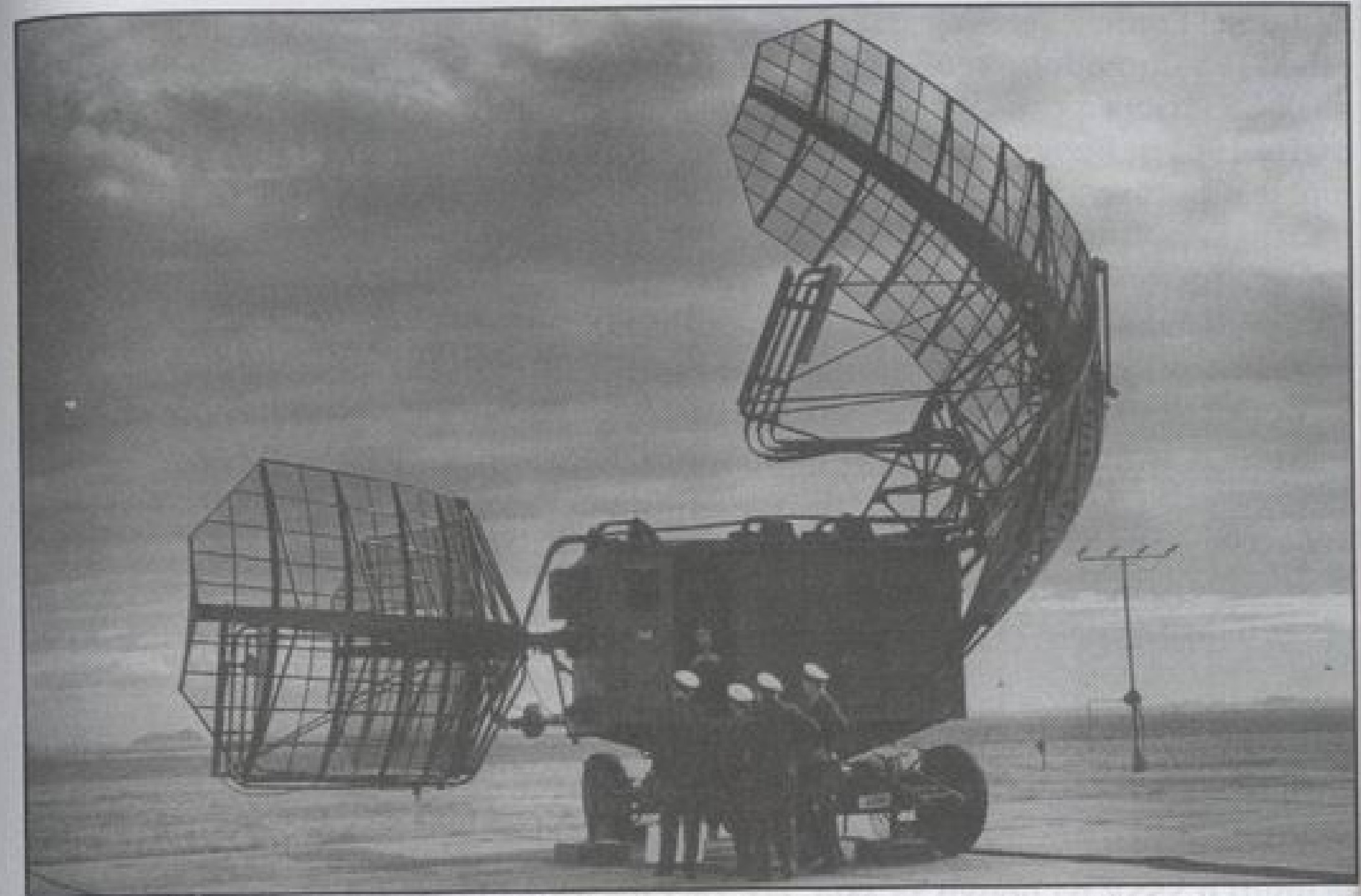
4.4 PREMA NOVOJ ETAPI U MODERNIZACIJI PVO

Višegodišnji period opremanja jedinica RV i PVO mlaznim borbenim, školskim i izviđačkim avionima iz programa MDAP i komercijalno nabavljenim vazduhoplovima završen je 1961. godine. Krajem te godine, letački i vazduhoplovno-tehnički sastavi vazduhoplovnih baza i vazduhoplovno-remontnih zavoda u potpunosti su ovladali mlaznom vazduhoplovnom tehnikom i opremom koja je suskcesivno nabavljena od 1953. godine. U tom periodu godišnji nalet ostvarivan u jednoj vak-di sa pet pukova i dve eskadrile iznosio je iznad 19.000 sati naleta. Kod pukova nalet je varirao i kretao se 1900–2500 kod lovačkih pukova, 1900–3000 kod lovačko-bombarderskih, 2000–3200 sati kod pukova pomoćne avijacije, 3500–4000 sati kod helikopterskog puka, odnosno kod eskadrila lake borbene avijacije 1200–1600 sati naleta.[1] Na godišnje padove naleta uticao je i godišnji odmor. Početkom 60-ih godina svojevrstan oblik provere pilota RV bila su dva takmičenja za najboljeg pilota u vazduhoplovstvu. Prvo takmičenje je održano 1961, a drugo takmičenje za najboljeg pilota LA, LBA i IA na aerodromu Zemunik od 19. do 23. septembra 1963. Takmičila su se po dva pilota iz svakog puka u namenskim zadacima svoje vrste avijacije. Ta takmičenja, koja je Komanda RV i PVO sveobuhvatno pripremala i dobro realizovala, motivisala su u tom periodu mnoge letače i vazduhoplovno-tehnički sastav.[2]

Posle dve godine reorganizacija, nova formacija je postepeno zaživela. Prevladane nesuglasice sa Sovjetima učinile su da se na prelazu 1961/1962. godine jugoslovenski vojni okrene prema SSSR-u za nabavke nove tehnike. Ocenjeno je: „Daljim razvojem političke situacije došlo se do uverenja da dosadašnji način nabavke i isporuke aviona, elektronike i opreme iz SAD, ne odgovara ni nama, a ni njima, te su svi aranžmani otkazani. Na ovaj način smo došli u situaciju da se moglo sa većom sigurnošću planirati. Mora se priznati da je ovakav način isporuke vazduhoplovnog materijala omogućio da se poveća borbena gotovost Ratnog vazduhoplovstva, da se sa većom lakoćom prešlo na savremeniju mlaznu tehniku i elektroniku i da se olakšao korak ka idućoj modernizaciji Ratnog vazduhoplovstva". Ta ocena će na neki način biti zvanično zaključno razmatranje pred novi modernizacijski skok sa tehnikom iz SSSR-a. Kada se ima na umu da je u isto vreme bilo u toku osvajanje proizvodnje domaćeg mlaznog aviona, zaista možemo reći da je sa 1962. godinom započinjala nova epoha u razvoju Jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva.

Tri osnovna faktora čine 1962. godinu značajnom. U organizacijskom smislu promene po planu Drvar bile su završene. Već se razmišljalo o nedostacima te reorganizacije, koji će biti korigovani u narednoj reorganizaciji. U tehnološkom i modernizacijskom smislu preorijentacija na sovjetsku tehniku započela je te godine uvođenjem u naoružanje RV i PVO prvih supersoničnih lovaca Mig-21F, zatim prvih raketa zemlja–vazduh tipa Dvina i vazduh–vazduh K-13, kao i dopu-

1 MJRV, k. 26A, 3. vazduhoplovna komanda (1960, 1961, 1962, 1963).
2 MJRV, istorijat Komande JRV (1963), Operativni sektor, 8. trupna obuka.



Radarska mreža jedinica VOJIN dobila je nove mogućnosti uvođenjem sovjetskog radara P-35.

ne radarske mreže radarima tipa P-30. Iz SSSR-a je 5. januara 1962. isporučeno sedam radara P-30.[1] U maju su započeli kursevi preobuke na taj tip. Kao i u slučaju sa Amerikancima, postavljanju radara P-30 na prvoj lokaciji (planina Maljen) prisustvovali su sovjetski savetnici.[2] U 1962. godini zahuktala se izrada nekoliko prototipova domaćih lakih školsko-borbenih aviona, što je označilo početak orijentacije jugoslovenskog vazduhoplovstva na domaću vazduhoplovnu industriju.

Obaranje američkog pilota Garija Pauersa, koji je leteo u izviđačkom avionu U-2 na velikoj visini iznad SSSR-a, raketom označenom u zapadnoj nomenklaturi kao SA-2 bio je jedan od prelomnih događaja u promišljanju PVO u zenitu hladnog rata. Vođena raketa vazduh – zemlja postala je vrlo značajno novo oružje, sa velikim očekivanjima u zaštiti vazdušnog prostora određene zemlje. Jugoslovenski vojni vrh takođe je bio veoma impresioniran ovim događajem i to upravo u vreme kada je trebalo osavremeniti PVO sistem, koji je već bio značajno inferiorniji od okolnih zemalja Varšavskog i NATO pakta. U 1961. godine doneta je odluka o nabavci jednog raketnog puka za PVO teritorije.

Posle donošenja odluke o nabavci materijalnih sredstava za jedinice sistema vođenih projektila vazduh–vazduh, vazduhoplovno-tehnička uprava je, prema ranijim analizama vođenih projektila i osnovnim taktičko-tehničkim zahtevima, početkom 1961. godine zatražila preko jugoslovenskih ambasada od vlada SAD,

1 MJRV, istorijat Komande JRV (1961) i borbena sposobnost RV, Jedinice VOJIN. MJRV, istorijat Komande JRV (1963), PVO: 2. novembra po naređenju pomoćnika DSNO za RV i PVO pov. br. 939, u jednice VOJIN su uvedeni radari P-30 na mesto radar AN/TPS 1, AN/TPS 10D i AN-FPS koji su povučeni iz jedinica, deo njih konzerviran a deo upućen na generalni remont u VTRZ Kosmos.
2 MJRV, istorijat Komande JRV (1962), IV Protivvazdušna odbrana, 29.

Britanije, Francuske, Švajcarske i Japana odobrenje za prodaju vođenih projektila. Stiglo je samo odobrenje i ponuda Britanaca, odnosno firme Ingliš elektrik (English Electric) za prodaju vođenih raketa Tanderbrd (Thunderbird). Od 7. do 10. marta 1961, u Beogradu su boravili predstavnici te firme, a 20. maja 1961. u Britaniju je otputovala jugoslovenska delegacija. U tim susretima delegacija se detaljno upoznala sa taktičko-tehničkim podacima sistema vođenih projektila Tanderbrd, organizacijom jedinica i drugim podacima.[1]

Prevladane političko-ideološke nesuglasice sa Sovjetima učinile su da se na prelazu 1961/62. godine jugoslovenski vojni vrh okrene prema SSSR-u za nabavke nove tehnike (po zadatku nabavke nove tehnike za JNA nazvanim *Romanija*). U Moskvi je već bila jugoslovenska vojna delegacija koja je ugovarala nabavke novog oružja. Druga jugoslovenska raketna poddelegacija otišla je u Moskvu 19. maja 1961. i pridružila se već prisutnoj grupi. Posle razgovora i obilazaka učionice jedne komandne škole dobijeni su podaci za raketu SA-5M. Oba sistema su upoređena i odlučeno je da se nabavi sistem SA-75M, koji se prethodno proslavio obaranjem američkog izviđačkog aviona U-2 nad teritorijom SSSR. Ugovor o nabavkama je potpisan 2. avgusta 1961. godine u Moskvi. Razmena delegacija koje su utvrdile detalje, obišle lokacije i potpisale ugovore o nabavci jednog puka SA-75M odigrala se u prvoj polovini 1962. godine.[2]

Januara 1962. godine, odabrana je grupa pilota i tehničara koja je trebalo da se uputi u SSSR na obuku za Mig-21f-13. Ova grupa je 28. februara 1962. godine, upućena na kurs ruskog jezika u Rajlovac. Posle završenog kursa 1. maja 1962, na čelu sa pilotom majorom Slobodanom Rakićem i vođom tehničkog sastava kapetanom prve klase Ivanom Dubravčićem, grupa je krenula vozom u SSSR. Po dolasku u Moskvu kandidati su prebačeni u bazu Lugovaja u Kirgiziji. Iako su svi piloti prošli zdravstvene preglede u Jugoslaviji, na zahtev domaćina ponovo ih je pregledala sovjetska vojnolekarska komisija. Deo tehničara je upućen na dalju obuku u Alma Atu, gde je bio veliki centar za preobuku u kome su se u to vreme nalazili tehničari iz 15 država koje su u naoružanje uvrstile Mig-21. Program preobuke obuhvatio je osnovnu obuku u tehnici pilotiranja danju bez elemenata borbene obuke, kao i obuku tehničara za održavanje aviona u I i II stepenu. Letačku obuku u SSSR-u piloti su završili u periodu april – avgust. Jugoslovenski tehnički sastav uspešno je završio obuku kao najbolji u svojoj grupi i 20. avgusta 1962. vratio se u Jugoslaviju. Pripadnici tog sastava su postali nukleus za formiranje jugoslovenske supersonične avijacije. Dana 24. decembra 1962. na aerodrom u Batajnici pristiglo je prvih 5 aviona Mig-21f-13. Decembra 1962. godine 127. eskadrila 204. lovačkog puka započela je preobuku sa tipa F-86E na tip Mig-21F, koja je završena od kraja 1963. godine. Zanimljivo je napomenuti da je 204. puk u periodu 1962–1965. godine bio jedina operativna jedinica u Evropi, ako ne i u svetu, koja je paralelno imala i američku i sovjetsku vazduhoplovnu tehniku, i to u samom zenitu hladnog rata! Takođe, stigle su i prve partije raketa K-13 (sa sovjetskim instruktorima), sa kojima su prva gađanja izvedena u Titogradu 1965. godine. Na dve raketne mete RM-3 ispaljene su dve rakete K-13 koje su uspešno pogodile cilj. U naredne dve godine završena je isporuka Migova-21F, tako da je 204. puk kompletno preobučen na ovaj tip (oznaka u RV i PVO: L-12) do kraja

1 MJRV, istorijat Komande JRV (1962), III. Pozadina i tehnika, 15–16; M. Adamović, *n.d.*, 145.
2 MJRV, istorijat Komande JRV (1962), III. Pozadina i tehnika, 16.



Stajanka 204. puk posle pristizanja prvih partija sovjetskih supersonika Mig-21F, u Jugoslaviji označen kao L-12.

1964. godine. Prve dvosede primerke Mig-21U (NL-12) Jugoslavija je primila
leto 1965. godine.[1]

Uvođenje sovjetskih nadzvučnih lovaca - presretača Mig-21 označilo je po-
četak nove ere jugoslovenske vojne avijacije i donelo kvalitativan skok u razvoj
RV i PVO. Negativna posledica je bila odluka američke vlade o potpunoj zabran
prodaje vojne vazduhoplovne tehnike Jugoslaviji. Ipak, nešto rezervnih delova j
isporučeno, a kada je tokom 70-ih godina vreme prekrilo ovo hladnoratovsko n
verstvo, isporučeni su i transportni avioni.[2]

4.4.1 Formiranje prvog raketnog puka

Do priprema za formiranje prve raketne jedinice u Jugoslaviji došlo je poče
kom 1962. godine. Bile su to složene, obimne i po mnogo čemu specifične pripr
me jer konkretnih iskustva sa načinom rada u takvim jedinicama nije bilo.

Na osnovu ugovora u Beogradu od 7. aprila 1962. i sporazuma u Moskvi o
2. avgusta 1962, dana 10. avgusta 1962. u Beograd je stigla petočlana delegaci
sovjetskih raketnih stručnjaka koji su imali zadatak da organizuju prihvat teh
nike i raketa, pomognu u izradi i adaptaciji objekata i organizuju kurs preobuk

1 Godišnje istorije 204. vlp (1962, 1963, 1964, 1965), spomen-soba 204.lap Batajnica; *204. lovački avijacij puk, Ponos, snaga i viteštvo*, multimedijalna prezentacija (CD), aerodrom Batajnica 2003. MJRV, istori Komande JRV (1962), Operativni sektor. Isto, (1964), Pozadina i tehnika, Isto (1965), Pozadina i tehnika isporukama K-13).
2 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 434.

Tokom avgusta i prve nedelje septembra sovjetska grupa je vodila razgovore sa jugoslovenskim timom za raketnu tehniku koji je formiran 5. maja 1962. godine. Po odlasku sovjetskih stručnjaka počela je ubrzana realizacija planskih zadataka. Odlučeno je da se u periodu oktobar–decembar 1962. primi raketna tehnika za formiranje puka i otpočne preobuka ljudstva. Razrađen je predlog formiranja raketnog puka i kriterijum za izbor ljudstva za preobuku, odnosno popunu puka, doneti su građevinski planovi za adaptiranje objekata na aerodromu Batajnica, određena je lokacija komande puka i mesto preobuke 1. klase slušalaca raketnog kursa PVO na aerodromu Batajnica. Kurs ruskog jezika za 50 oficira i podoficira počeo je u VTŠC Rajlovac, 1. septembra 1962. Sa tog kursa, 25. oktobra 1962, upućeno je 25 starešina na preobuku u raketno-nastavni centar Ula Ude u SSSR-u.

Dana 27. oktobra u 20,55 časova, u Batajnicu je stigao prvi ešalon tehnike za raketni puk. Zaključno sa 12. novembrom, u četiri ešalona je završena isporuka prve partije raketnog naoružanja i tehnike za novi raketni puk RV i PVO. Istovar je vršen u teškim uslovima usled toga što je sav materijal bio strogo poverljiv, odnosno vrlo mali broj ljudi je mogao raditi na istovaru i skladištenju. Nova tehnika je bila iznenađenje za osoblje koje je radilo na istovaru i prijemu: kompozicije su brojale po 20 i više vagona punih raznolike opreme, velikih vozila dugačkih i po 14 m i teških 14 tona, prikolica. Istovaralo se samo noću, uz rudarske lampe i džepne baterije sa improvizovanim alatom. Kada su dan za danom stigli treći i četvrti ešelon, radilo se bez prestanka 48 časova. Sovjetski stručnjaci (njih 58) došli su u Batajnicu 23. oktobra, podeljeni u tri grupe: za predaju raketne tehnike, nastavnička grupa i grupa za montažu raketnih kabina.



Raketna tehnika na vozovima u železničkoj stanici Batajnica u toku pripreme za transport do poligona Kamenjak. (250. rbr PVO)



Protivpožarci spremni za dejstvo u toku bojevog gađanja raketama Dvina na poligonu Kamenjak. U puku sa sovjetskom tehnikom, protivpožarno vozilo bilo je američke proizvodnje. (250.rbr PVO)

Nova formacija i prva raketna jedinica u istoriji RV i PVO, formirana 24. novembra 1962, zvala se 250. raketni puk PVO[1] i bila je namenjena za protivvazdušnu odbranu Beograda. Osim komande i borbenih delova u sastavu prve raketne jedinice formiran je i *Raketno-nastavni centar*. Naredbom DSNO, s/pov. 34/62, raketni puk je stepenovan kao *strogo poverljiva jedinica u celini,* što je bio jedinstven slučaj u dotadašnjoj armijskoj praksi. Uvedene su specijalne mere za obezbeđenje i zaštitu tajnosti, formirana je posebna unutrašnja prijemna služba, podignuta visoka ograda oko prostora gde je smeštena raketna tehnika i napravljena je evidencija svih onih koji su do tada ostvarili uvid u novu tehniku. Vojna policija baze neprekidno je kontrolisala prostor ograđen žicom, a ulaz u taj prostor i zgrade bio je dozvoljen samo sa propisanim novim propusnicama.

U vreme dok je stizala tehnika biran je i kadar za novu jedinicu. Starešinski kadar biran je po strogim kriterijumima iz gotovo svih rodova sva tri vida JNA, a najviše iz vazduhoplovno-tehničke službe i protivavionske artiljerije. Kako je reč o potpuno novoj jedinici, sa novim naoružanjem i tehnikom u Jugoslaviji, bilo je mnogo problema sa popunom i statusnim pitanjima: prekomande su bile iznenadne, ljudi nisu bili pripremljeni za mnoge teškoće stvaranja nove jedinice, zbog prekomande mnogi novi raketaši su imali finansijske probleme, ukinute su im pojedine beneficije. Kako nije bilo adekvatnih vojno-evidencionih sposobnosti, ljudstvo je raspoređivano po najpribližnijem zanimanju. Bilo je i slučajeva nediscipline, jer su pojedine jedinice formirane bez komandira. U batajničkoj bazi nije bilo dovoljno sredstava za smeštaj novog ljudstva i opremu njihovih prostorija.

1 Naredbom državnog sekretara za poslove narodne odbrane FNR Jugoslavije pov. br. 424/62 puk je formiran po formaciji str. pov. br. 508.205-9.

Stvaranje novog puka povećalo je broj ljudstva sa stambenim problemima.

Preobuka izabranog ljudstva (72 oficira, 117 podoficira i 39 vojnika) počela je 10. decembra 1962, a završena svečanim strojem povodom uspešne preobuke 1. klase raketnog kursa PVO 14. juna 1963. Nastavu je izvodilo 40 sovjetskih stručnjaka sa pukovnikom Jarjomenkom na čelu. Teškoća u obuci prve generacije raketaša bilo je mnogo, a jedna od najvećih bila je odsustvo elementarnog znanja iz raketne tehnike. Samo je 2–3% ljudstva iz prve grupe znalo ruski jezik, a 10–15% je vođeno kao da razume nastavu na ovom jeziku. Grupe su stalno bile u objektima, a obuka je tekla uz druge dužnosti, pa i fizički rad kad bi pristigao novi ešalon tehnike na železničku stanicu pored aerodroma. Naređenje govori za sebe: *Sveske za nastavu i udžbenike koristiti samo na mestu određenom za obuku i učenje. Svaki dan po završetku obuke i individualnog učenja sveske i udžbenike, stavljati u lične tašne a ove u kofere grupe, koga određeni slušalac grupe zapečaćuje i predaje na čuvanje u strogo poverljivu biblioteku.* Odnosi sa Sovjetima bili su uzdržani, mahom kolegijalni, bez posebnih incidenata, a i sporazumevanje je napredovalo.[1]

Primopredaja sredstava za 1. rd PVO usledila je 17. decembra. U februaru je proverena ispravnost raketa. Tehnika za 2. raketni divizion stigla je u novom kontingentu početkom juna. Do 15. juna na aerodromu Batajnica izvršen je prijem ovih raketno-tehničkih sredstava za drugi raketni divizion. Na bazi iskustava iz prvog istovara ova partija iskrcana je bez propusta i kvarova. Sada je problem bio što je ljudstvo bilo u završnoj fazi preobuke, a na istovar je išlo popodne i noću.

1 Propisan je bio odnos prema sovjetskim nastavnicima. Pri ulasku nastavnika u učionicu (kabinet) slušaoci, bez komande Mirno! na njegov pozdrav Zdravo drugovi, naklanjaju se. Oslovljavaju ga sa Vi i Druže nastavniče, ili ukoliko mu znaju prezime, sa na primer, „Druže Borisov. U periodu od 8. do 13. decembra u poseti puku bio je sovjetski general Fabrisov u pratnji pukovnika Lužickija. Oni su doleteli iz Egipta, gde su takođe obilazili svoje raketaše u sastavu egipatske armije. Po dolasku u puk, (11.) razmatrana su pitanja udžbenika, isporuke 2. raketnog diviziona, mogužnost gađanja u SSSR ili u Jugoslaviji, nabavka školskih raketa u preseku, generalni remont raketne tehnike. Međutim, sledećeg dana (12.) došlo je do iznenadnog obrta jer je rasprava počela oko statusa i smeštaja sovjetskih raketaša u Batajnici. Gosti su kritikovali jugoslovenski odnos prema ishrani sovjetskih nastavnika i slab kvalitet hrane. Komandant puka Roglić je impulsivno reagovao rekavši da hrana nije savršena ali da je u poređenju sa onom koju je imao za vreme svog boravka u Moskvi jako kvalitetna i da se u tom smislu ne može mnogo učiniti. Pukovnik Lužeckij je na ovo prasnuo rekavši pukovniku Rogliću da to što je on bio u Moskvi je njegova privatna stvar. A oni su ovde da nama pruže pomoć, tako da se to ne može upoređivati. Rečeno mu je da nam oni ne pružaju nikakvu pomoć, već da to sve mi skupo plaćamo i to u devizama. Posle žučnije diskusije, stvar se nekako stišala. Po odlasku sovjetske delegacije, na sastanku u 1. vazduhoplovnoj komandi na kome su bili prisutni generali Ulepič, Bubanj i Lekić i komandant puka Roglić, donete su odluke da se problemi na koje su se žalili Sovjeti reše mimo naših pravila. Posle nekoliko dana sovjetski stručnjaci su prestali da plaćaju režijske troškove ishrane, odlučeno je da se svaki od njih dotira sa 200 dinara dnevno za hranu, kao i da se o jugoslovenskom trošku pere sve njihovo rublje i odela. Naredba je svedočila o posebnoj zainteresovanosti Jugoslovena da se sovjetski stručnjaci dobro osećaju: *U bifeu koji koriste ruski stručnjaci da ima uvek svega što postoji u našoj zemlji.*

Marta 1963. određena je grupa za izbor poligona za gađanje u sastavu četiri jugoslovenska i dva sovjetska oficira. Oni su od 18. tog meseca obišli poligone na Prevlaci, ostrvu Visu i kod Pule. Rekognisciranje je pokazalo da nijedan poligon nije potpuno pogodan zbog bezbednosnih, transportnih, smeštajnih ili drugih uslova. U aprilu je na višem nivou odlučeno da će se gađati na poligonu kod Pule, a da će ljudstvo puka nositi plavu vazduhoplovnu uniformu.

Prvi stroj preobučenih pripadnika puka postrojen je 14. juna 1963. U noći 16/17. juna izdato je naređenje za pokret puka na gađanje na poligonu Rt Kamenjak kod Pule. Rano ujutro 1. jula 1963. godine u 4.44 časa lansirana je prva raketa na poligonu u našoj zemlji. Prva raketa uništila je cilj-metu, a lansirao ju je 1. raketni divizion PVO pod komandom potpukovnika Branka Šimurine.[1] To gađanje je pokazalo da su borbene mogućnosti raketnog sistema visoke i da je ljudstvo ovladalo raketnom tehnikom i osposobljeno za izvršavanje borbenih zadataka u protivvazdušnoj odbrani.

Primopredaja raketne tehnike za 3. i 4. rd, koja je stigla u šest ešalona vozom i bila smeštena kod 1. rd na aerodromu Batajnica od 14. decembra 1963. do 15. marta 1964, izvršena je od 17. februara do 15. marta 1964. godine. Treba istaći da je 250. puk verovatno bio jedinstven slučaj u praksi upotrebe raketnog sistema Dvina, gde su osnovna raketno-tehnička sredstva sovjetske izrade bila pomešana sa zapadnom i jugoslovenskom tehnikom. Tako su sovjetske rakete išle u kombinaciji sa britanskim topovima M-12 ili američkom radio-opremom; sovjetska vozila tipa Zil, Gaz, Maz i druga sa američkim džemsovima, džipovima i licencno izrađenim kampanjolama, fijatima, dajčevima. Ovo je takođe svedočilo, u malom, o vojno-političkom opredeljenju Jugoslavije u hladnom ratu. U martu je stigla naredba da će puk prikazati javno svoju tehniku na prvomajskoj paradi 1964. Tada su prvi put prodefilovale jedinice i raketna tehnika 250. rp PVO, čiji je defile ocenjen najuspešnijim.[2]

1 Ostalo je zabeleženo: Let rakete na ekranu od momenta zahvata do eksplozije karakterističan je po tome što je za trenutak odraz svetliji, da bi se u sledećoj sekundi na ekranu pojavio odraz u vidu oblačića kruške. Vizuelnim osmatranjem lepo se vidi odvajanje prvog stepena, koji u vidu parabole pada na zemlju. U momentu odvajanja dobija se utisak kao da raketa, to jest drugi stepen, malo propada da bi u sledećoj sekundi zauzeo pravac na cilj. U 5.18 časova, komandant 2. raketnog diviziona PVO major Milojko Apostolović sa svojim divizionom uspešno je lansirao drugu raketu i uništio cilj. Još jednom se ponovilo oduševljenje i radost prvih raketaša. Posle 2 sekunde od pritiska na dugme Pusk, čuo se jak tutanj (lansiranje) a posle 5 sekundi na ekranima indikatora video se odraz rakete i zahvat. Let rakete trajao oko 30 sekundi. (Pojedine straešine koji su radile u kabinama rekli su: Onih 30 sekundi leta rakete izgladali su kao večnost). Vizuleno posmatranje iz zaklona posluge raketne baterije... Najimpoznaniji momenat je dolazak lansirne rampe na ugao lansiranja i momenat silaska rakete sa lansirne rampe propraćen jakim zvukom i pojavom oblaka dima i prašine. Odlično se mogu pratiti let rakete, otpadanje i pad prvog stepena, momenat eksplozije i uništenje mete. Odstupanje rakete od mete u momentu eksplozije bilo je po elevaciji 8 m, a po azimutu 4 m. Ljudstvo je bilo uzbuđeno, ali je vrlo pažljivo radilo na svojim mestima sa punim ose}anjem odgovornosti.

2 U prvomajskom broju *Fronta* javnost je čitala prvu reportažu o puku, iz pera Vasilija Cerovića koji je 13. aprila bio u puku u toku priprema za paradni prolazak. Puk je predstavljalo 108 pripadnika sa 12 raketa



Radost posle pogotka. Jugoslovenski raketaši stali su u borbeni stroj od 1964. godine. (250.rbr PVO)

Sredinom 1964. počele su neposredne pripreme za drugo bojevo gađanje puka, ponovo na rtu Kamenjak. U prvom gađanju u 8,19 ujutro, 22. jula, 4. rd raketa nije pogodila cilj, koji je u stvari bio pogrešno izabran. Taj alarmantni događaj je pokazao nedovoljno iskustvo i obučenosti oficira za navođenje, operatora i samog komandanta 4. rd PVO. S druge strane, bio je to pokazatelj da je raketna tehnika bila veoma precizna i sposobna za uništi svaki zadati cilj u granicama tehničkih mogućnosti. Posle tog neuspeha 4. rd odlučeno je da se izvede fiktivno gađanje sa izbacivanjem još dve mete, što je pomoglo da se povrati sigurnost i visokim gostima pokaže preciznost u rukovanju novom tehnikom. Dana 24. jula 1964. u 7,10 u luku Uvala Polje stigao je Tito na jahti Podgorka. Vedar i raspoložen maršal je stupio među raketaše, uz pratnju najviših državnih rukovodilaca Aleksandra Rankovića, Edvarda Kardelja, Žarka Veselinova, Koče Popovića, državnog sekretara za narodnu odbranu Gošnjaka i generala Božovića i Babića.

Divizioni su izvršili uspešno gađanje ciljeva-meta RM M-6 i to tako što je 5. rd PVO u 8,17 časova lansirao prvu raketu koja je pogodila cilj na 18 km daljine i na visini od 8 km. Tito je, okrenuvši se Rogliću, rekao: *Čestitam vam na uspešnom gađanju.* Zatim je i 3. rd PVO u 8,47 ispalio drugu raketu.[1] Puk se sa gađanja vratio

na vozilima i još nekoliko vozila pod komandom pukovnika Roglića. U 2,30 puk se postrojio na Bulevaru revolucije u visini Cvetkove pijace, u 6 časova skinute su cerade sa raketa, a ispred svečane tribine na kojoj je bio maršal Tito sa državnim i vojnim rukovodstvom prošao je u 8,45 sati. Puk se zaputio preko savskog mosta prema Batajnici, a na zastanku kod SIV-a cerade su vraćene na rakete.

1 Po eksploziji druge rakete i uništenju mete general Ulepič, očito zadovoljan uspehom i



187 Pretovar rakete sa vozila za dotur na lansirnu rampu. (250.rbr PVO)

u Batajnicu 28. jula, a tri dana kasnije poslednja grupa sovjetskih stručnjaka je napustila Jugoslaviju.[1]

Formiranjem 250. rp PVO naoružanog raketnim sistemom Dvina i uspešnim bojevim gađanjima udaren je kamen temeljac za dalji razvoj puka, formiranje raketno-školskog centra, ali u najvećoj meri i za formiranje novih raketnih jedinica. Već sredinom 1965. godine izrađena je formacija novog, 155. raketnog puka PVO, čije će formiranje uslediti 1967. godine. Tokom septembra 1965. godine u 250. puku u Batajnici počela je obuka ljudstva koje je trebalo da oformi tehnički divizion novog puka. Taj puk je trebalo da bude opremljen raketnim sistemom S-75M Volhov, koji je bio usavršena verzija sistema Dvina. Ova jedinica će biti raspoređena u širem rejonu Zagreba (Karlovac, Sisak, Cerklje i druga mesta).[2]

u času psihičkog rasterećenja, obratio se svim prisutnima na tribini uzvikom *E, sad mi je laknulo!* Na to je pukovnik Roglić dodao: *Pa kažem ja Vama,* čemu su se svi prisutni razdragano nasmejali. Pukovnik Roglić je pozvao maršala da obiđe raketne divizione koji su izvršili gađanje. Oko 9 časova ispred Tita su se okupljali raketaši koji su dolazili sa raznih strana vatrenog položaja. Tito je fotografisao ljude koji su se postrojavali, a zatim pozdravio stroj. Komandant Roglić ge je upitao da li hoće da vidi i sovjetske stručnjake. *Vrlo rado a gdje su oni? šta rade ovdje?* Pojavila su se petorica Sovjeta, Tito ih je upitao na ruskom jeziku kako im se svidelo gađanje, na šta su oni jednoglasno odgovorili *Otlično*. Zatim im se obratio pokazujući u prvacu Italije: *Ovi naši susjedi sigurno su pratili šta mi radimo ovdje!* Tito se potom fotografisao sa pripadnicima puka, ali i sa sovjetskim stručnjacima.

1 Celo poglavlje na bazi Istorijata 250. raketnog puka PVO (1962, 1963, 1964), koji se čuva u 250. rbr PVO, Banjica-Beograd.

2 Formacija 2. (155) raketnog puka PVO izdata je 20. jula 1965. (MJRV, istorijat Komande JRV 1965, PVO).

su bile usitnjene do nivoa bataljona i četa i neekonomične, profilisati regrutni kontingent za ove jedinice i uvesti adekvatnu opremu i naoružanje.

Avgusta 1962, još pre nove reorganizacije, usledilo je naređenje za reorganizaciju Komande RV i PVO. Ukinuta je Vazduhoplovno-štabna uprava, a formirane su nove celine: i operativna uprava Štaba KRV i PVO, zatim objedinjavanjem odeljenja iste namene iz VŠU i Štaba KRV, II, III odeljenje, metereološko odeljenje, zatim inžinjerijsko i građevinsko odeljenje podelom ranijeg odeljenja koje je obuhvatalo obe namene. Vazduhoplovno-tehnička uprava je reorganizovana po novoj formaciji sa devet odeljenja, od kojih su neka došla iz nadležnosti Štaba RV ili Pozadine RV. Reorganizovano je i materijalno-plansko odeljenje, a kao nov organ formiran je adminstrativni odsek u Štabu RV i PVO.[1]

U 1964. godini usledila je opsežna reorganizacija vazduhoplovstva nazvana Drvar-2. Osnovna promena je bila ukidanje pet vazduhoplovnih komandi i stvaranje dva vazduhoplovna korpusa (VaK). Na taj način vazduhoplovstvo će biti organizovano sve do 1986. godine. Formirani su 1. i 5. VaK[2] od istoimenih vakdi, a preostale tri su rasformirane (interesantno je da je predlog Komande RV i PVO iz 1962. predviđao formiranje tri korpusa, 1. i 5. ali i 9. sa sedištem u Splitu, slično formaciji iz 1986. godine po planu *Jedinstvo*). Za jedinice PVO formirane su 1. i 5. zona PVO, koje su u svoj sastav uključile raketni puk, artiljerijske jedinice PVO i jedinice VOJIN.[3] Iz sastava Komande RV i PVO posle pet godina izdvojena je Uprava PVO u samostalnu formaciju. Reorganizovano je meterološko i adminstrativno odeljenje Komande RV. U toj preformaciji došlo je prvo do talasa



Avion Ikarus 214 AM2 (61015) namenjen za protivpodmorničku borbu, i posle ispitivanja ostao je u VOC-u. Ambiciozne modifikacije ovog tipa pokazale su se neodgovarajućim.(VOC)

1 MJRV, istorijat Komande JRV (1962), Operativni sektor.
2 MJRV, k.27 5, vazduhoplovni korpus.
3 Naredbe DSNO o izmenama u pregledu mobilizacijskog razvoja od 1964. do 1967 (III uprava). Nar. DSNO 154, od 8. jula 1964 (Drvar 2), odnosno nar. III uprave, str. pov. 215 od 12. maja 1964.

rasformiranja iste godine. Nestali su klipni 81. puk, ali i mlazni pukovi: 83, 88. i 94. od kojih su ostale po jedna eskadrila. Neke eskadrile su prepotčinjene, a namena pojedinih pukova promenjena, tako da je modelirano nekoliko pukova pomoćne avijacije sastavljenih od transportne, helikopterske i eskadrile za vezu (97, 107, 111, 119. i novoformirani 138. ppa R koji bi u ratu obuhvatio flotu JAT-a).[1]

Time je nestala dilema oko upotrebe aviona tipa 214 u protivpodmorničkoj varijanti kod 97. puka. Ti avioni su zbog konstruktivnih ograničenja i neodgovarajuće opremljenosti ubrzo napustili stroj RV. Uvedeni su nazivi za pukove koji označavaju njihovu namenu (lap, lbap, ppa), a od ove reorganizacije i pukovi borbene avijacije mogli su biti trojne formacije. Reorganizovane su vazduhoplovne baze, jer je iskustvo pokazalo da podela na baze I i II reda nije adekvatna. Bilo je i baza istog reda, ali sa različitom vrstom avijacija koje su opsluživale. Sa istom organizacijskom strukturom, jedna je opsluživala preko 120 aviona, a druga 40. Operativni zahtevi letačkih jedinica bili su različiti: negde je to bilo intenzivno letenje, dežurstvo u PVO sistemu, a negde školovanje pitomaca. Formirane su i tri nove vb na novoizgrađenim aerodromima, od kojih je 200. vb u Bihaću imala posebnu formaciju zbog održavanja podzemnog objekta. Pozadine škola takođe su organizovane u vazduhoplovne baze, a u sastav baza ušla su i sva vazduhoplovno-tehnička skladišta u zahvatu 80–100 km od aerodromskog rasporeda.[2] Ukinuta je 191. baza u Zemunu, čije je površine i aerodrom već postepeno progutao Novi Beograd. Jedini puk veze (322) preformiran je u dva bataljona veze RV. Tokom 1965. godini neke samostalne eskadrile su potčinjene pukovima.[3]



Avioni tipa u Kurir u velikoj seriji ušli su u naoružanje RV od 1959. godine, i sa njima je opremljen veći broj lakih borbenih i eskadrila za vezu, karakterističnih za šezdesete godine.

1 MJRV, istorijat Komande JRV (1964), Operativni sektor. Redosled preformiranja jedinica bio je sledeći: do 1. juna – Komanda RV i PVO, do 15. juna – 1. i 5. VaK, do 10. juna – osnovne jedinice i ustanove, 15–20. juna – rasformiranje 3,7. i 9. vak–de, a do 15. septembra 1964 – preformoranje škola, školskih centara, VNC, padobranskih jedinica i formoranje 376. i 672. anč.
2 Nar. III uprave, str. pov. 215 od 12. maja 1964.
3 MJRV, istorijat Komande JRV (1964), Operativni sektor, isto (1965), operativni sektor.

Snage RV i PVO spadale u ešalon gotovih (A) snaga i do te reorganizacije nije bilo snaga koje su ulazile u sastav ratne (R) formacije. U tom periodu počinje organizovanje ratnih eskadrila sastavljenih od celokupne civilne avijacije i avioprevoznika. Ove ratne eskadrile mahom su bile transportne, lake borbene, dopunske i eskadrile za vezu. U početnoj formaciji JAT je davao dve eskadrile sa svojim avionima, a VSJ odeljenja za vezu sa avionima tipa Kurir i Aero-3.

Rasformiranje je nastavljeno i 1966. godine u okviru plana *Snaga*, kada su rasformirana oba izviđačka puka od kojih su preostale samo po jedna eskadrila i 119. ppa čije su eskadrile takođe prepotčinjene ili postale samostalne.[1] Istim naređenjem u martu te godine obrazovane su dve avio-brigade (82, 98[2]) na bazi proširenja postojećih lbap (109, 198) izviđačkim, lovačkim ili eskadrilama lake avijacije. Usledilo je pretvaranje 97. ppa u avijacijski puk (dve godine kasnije u brigadu[3]) za podršku ratnoj mornarici, koja je bila direktno pod komandom RV i PVO do sredine 80-ih godina.[4] Ta jedinica je u periodu 1963–1969, godišnje menjala sastav i kroz nju je prošlo deset eskadrila i jedan bataljon VOJIN, dok se formacija nije ustalila. Formiranje ovih jedinica verovatno je bilo na tragu redefinisane uloge celog vazduhoplovstva: podrška snagama KoV i RM, odnosno PVO teritorije. Tako je na svim pravcima mogućeg dejstva obrazovana po jedna brigada sa eskadrilama različite namene grupisanih oko LBA. Formiranje i uhodavanje brigada donelo je i veću fluktuaciju kadra. U sistemu protivvazdušne odbrane *Zone PVO*, sa kojim su komande korpusa imale problema u neprecizno regulisanim odnosima i nadležnostima, planom *Snaga* 1966. godine formirane su u *divizije PVO*, koje su sada bile na direktnoj vezi VaK. Nastale su: 11. divizija u Beogradu i 15. divizija u Zagrebu, svaka odgovorna za polovinu državne teritorije. U njihovom sastavu bile su jedinice LA, RJ, VOJIN i PAA. Suština ovih izmena bilo je stvaranje dva zaokružena borbena sistema: jedan za vazduhoplovnu podršku a drugi za PVO, sa komandama VaK i Komandom RV i PVO kao organima komandovanja obe namene.[5]

Po ugledu na zapadna vazduhoplovstva i na avionima RV i PVO od 1966. godine se pojavljuju prvi simboli eskadrila, „bedževi". Kao inspirator pominje se tadašnji komandant vazduhoplovstva general Bubanj. Za razliku od uobičajenog standarda ovde su pozivni znaci predstavljali osnovu za oznake na trupu aviona. Specifičnost jugoslovenske prakse je bila u tome da su neke jedinice nosile simbole na svim avionima, neke samo na pojedinim, a dok kod preostalih nije bilo ucrtavanja znakova. Ipak, navedeni sistem obeležavanja aviona i helikoptera nije zaživeo, uglavnom zbog ocene da je delovao demaskirajuće i da je otkrivao pripadnost aviona određenoj eskadrili, a time i njene aktivnosti. Verovatno da se prilikom donošenja odluke o ukidanju simbola nije vodilo računa, niti se posvećivala pažnja njihovom mogućem uticaju na sastav letačkih jedinica RV i PVO, kao i na efekat van njih.[6]

1 Istorija 119. vtrp, (R. Nikšić).

2 B. Dimitrijević i M. Micevski, *98. avijacijska brigada*, 22.

3 Nar. DSNO, str. pov. 730, 19. decembar 1968.

4 Nar. DSNO, str. pov. 63, 17. februar 1966.

5 MJRV k. 25, Istorija 11. dPVO 1965–1984 (uključuje i istoriju 1. zone PVO do preformiranja u 11. dPVO 1966).

6 B. Dimitrijević–M. Micevski, *Jets*, 33. Do sada smo uspeli da identifikujemo sledeće dodeljene simbole po eskadrilama: 123– 124 – orao u obrušavanju; 125 – raskriljeni orao (126/127/128 – bez ucrtanog simbola),

5.2 ŠKOLSTVO I OSPOSOBLJAVANJE PILOTA

Popuna i obuka pilota u čitavom ovom periodu spadali su u ključne probleme RV i PVO. Na početku perioda (1962) bilo je 1173 pilota u RV, odnosno 111% od formacije (u RV je ukupno bilo 30.398 ljudi). Godine 1969. bilo je ukupno 1018 pilota od kojih 894 u jedinicama. Kriterijum za odnos pilota i aviona (helikoptera) menjao se vremenom. Sedamdesetih godina ustalio se odnos 2:1 za LA, 1,5:1 za LBA i IA, 1,2:1 za ostale vrste avijacije. Inače, pilotska obuka je i tada bila najskuplja obuka, zbog potrebe stalne trenaže na vazduhoplovima. Godišnji nalet za obuku pilota nadzvučne avijacije RV i PVO 70-ih godina bio je 70 sati, a za pilote dozvučne avijacije 120 sati. Kako je zaključeno, „Ta norma bila je maksimalno ekonomična ali je bila i na granici bezbednosti osposobljavanja pilota. To je bilo uslovljeno visokim porastom cene avionskog goriva početkom i tokom sedamdesetih godina". Sledeći problem je bio kvalitet letačke obuke. Samo letenje nije bilo dovoljno, već su bili potrebni i važniji elementi ove obuke: instrumentalno letenje, noćno letenje, presretanje, što je mahom bilo neredovno. Intenzitet obuke je opadao u hladnijim mesecima godine (oktobar–april) što je značilo da se i do 80% zadataka i obuke vr-



Osnovni školski avion za obuku pitomaca VVA u toku šezdesetih godina bio je Aero-3. Posle povlačenja iz upotrebe ovi avioni su predati Vazduhoplovnom savezu Jugoslavije.

129 – ajkula pelikan, 235 – tigar, 237 i 238 – leopard i panter, 239, 240, 241 – kobra, 242 – pelikan ajklua, 243, 249/251 – delfin?; 350, 351 – jelen, 352 – dabar, 460(vuk?), 461, 462 – detlić, 463/4/5 – vrabac; (675– bez ucrtanih simbola), 677 – roda (nije postavljen), 679 – labud, 780 – leptir, (781), 782 –fazan, 783, 784 – 890.

šilo tokom preostalih šest meseci, i to najviše leti. Takav pristup dovodio je do pada obučenosti pilota i vraćanja pojedinih pilota na obične trenaže i školske poligone. Problemi su takođe bili i velika nesrazmera utroška goriva i ubojnih sredstava, veliki utrošak vremena po zadatku i odsutnost viših starešina u rukovođenju obukom.[1]

Rukovođenje vojnim školama u RV i PVO u drugoj polovini 60-ih godina bilo je organizovano tako da su Komandi RV i PVO bili potčinjeni školski centri i samostalne škole u RV i PVO. Sama Komanda, u pogledu rukovođenja vojnim školama, imala je veću samostalnost od odgovarajućih komandi i uprava u RM i rodova i službi KoV. Nastavne planove i programe odobravao je komandant RV i PVO, a Generalštabu su dostavljani samo na uvid. Objedinjavanje školskog sistema za letače u sastavu VVA omogućilo je kontinuitet i celovitost školovanja aktivnih i rezervnih oficira-pilota. Iako je tokom 60-ih godina stvoren stabilan sistem, organizacija i način školovanja su i dalje dograđivani. Prva klasa VVA koja je završila kompletnu pilotsku obuku bila je 14. klasa, čijih su 134 pitomca završila školovanje 1962. godine. U ovoj klasi pitomci su prošli borbenu obuku na mlaznim avionima ili helikopterima u trećoj godini. U jedinice su prvi put došli piloti mlaznih aviona ili helikoptera direktno iz akademije. U isto vreme sa radom je počela Pripremna škola za VVA čija je prva klasa završila obuku 1962. godine. Svojevrstan pad broja pitomaca zabeležile su sledeće klase, koje su brojale po nekoliko desetina svršenih pitomaca, a 16. klasa (1964) samo 18 proizvedenih pitomaca, sve dok nije proizvedena 18. klasa, čiji su pitomci bili prva svršena generacija mostarske pripremne škole za VVA. Generacija iz 1964. počela je sa trogodišnjim školovanjem, a od 1965. godine sve generacije ove škole prošle su četvorogodišnje školovanje. Škola je 1966/67. preseljena u novu zgradu sa drugim pratećim objektima. Od tada škola je bila direktno vezana za Komandu RV i PVO, a od sledeće školske godine ustanovljen je naziv Vazduhoplovna gimnazija „Maršal Tito".[2]

Školovanje oficirskog kadra u VTVA tih godina trajalo je tri godine, a svršeni pitomci dobijali su stručnu spremu pogonskog inženjera. Tek je odlukom o usklađivanju vojnog školstva sa školama u građanstvu organizovano višestepeno školovanje. Osnivanjem Više vazduhoplovno-tehničke vojne akademije (VVTVA, 1965) stvorene su mogućnosti da pripadnik RV i PVO stekne najviše obrazovanje.[3]

Poseban impuls unapređenju školovanja letača imalo je uvođenje aviona Galeb jugoslovenske proizvodnje. U vreme kada je počeo razvoj Galeba malo zemalja je imalo avion za osnovno školovanje pilota sopstvene izrade. Delo projektantskog i konstruktorskog tima VTI pod rukovodstvom dr Zlatka Rendulića, prvi prototip aviona Galeb, ispitivano je i dalje u VOC-u. Svi nedostaci otkriveni ispitivanjem ovog prototipa su ispravljeni izradom drugog prototipa. Prvi serijski avioni tipa Galeb isporučeni su 1966. godine. Njima je prvo preoružan 105. školski puk u Zemuniku, a zatim od 1968. godine i 185. školski puk u Puli. Obe jedinice su pripadale VVA. Tokom sedamdesetih i osamdesetih godina u dve eskadrile 105. puka vršeno je osnovno školovanje pitomaca, dok je treća služila za selekciju kandidata i u njoj su se nalazili stariji i iskusniji piloti, kao i piloti akro-grupe. U okviru 185. puka tokom 70-ih godina pitomci VVA su se obučavali na IFR i noćno letenje.[4]

1 MJRV, istorijat Komande JRV (1962).
2 *Čuvari našeg neba*, 294–287; *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 321.
3 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 325; *Čuvari našeg neba*, 284–286.
4 *30 godina 185. lbap(Š)*, 3 i dalje.

Učenici četvrtog razreda, posle završnih ispita upućivani su na selektivno letenje u VVA, gde je trebalo da izvedu oko 45 letova u trajanju od 6 sati. Cilj selekcije bilo je ispitivanje podobnosti kandidata za letačku obuku u toku VVA. Od 1968. godine uveden je novi nastavni plan i program, po kojem se celokupna letačka obuka izvodila na mlaznim avionima. Prema tom planu letačka obuka u VVA je izvođena po sistemu:

- letačka selekcija 12 sati (Aero–3, kasnije Zlin 526),
- osnovna letačka obuka 75 sati (Galeb),
- viša letačka obuka 75 sati (Galeb),
- borbena obuka 65–80 sati (Jastreb).[1]

Tokom 1968. godine definisane su osnove školskog sistema, na osnovu kojih će kasnije biti izvršene određene promene: prelazak na četvorogodišnje školovanje; priznavanje podoficirskog ranga srednjih stručnih škola u građanstvu, podizanje nastave na akademijama na fakultetski nivo, a završenim pitomcima priznavanje visoke školske spreme; grupisanje škola koje pripremaju kadar za RV i PVO u školskim centrima u Zadru i Rajlovcu, a za najviše školovanje u Beogradu.[2]

Prema novom zakonu iz 1973. godine trogodišnje školovanje podignuto je na četiri godine, a za pilote helikoptera ostalo je tri godine. Broj časova letačke obuke povećan je na 285 sati. Za rezervne pilote pri VSJ-u 1962. godine formirane su tri trenažne eskadrile za obuku i trenažu. One su sledeće godine dobile i kontingent aviona Aero-3 i Kurir, povučenih iz upotrebe u RV. Rezultati su bili dobri i one su opravdale svoje postojanje. Na prelazu iz 60-ih u 70-te godine u takvom centru u Vršcu vršiće selektivnu letačku obuku i pitomci nekoliko klasa VVA. Za potrebe ovog školovanja u 1968. godini nabavljeni su i čehoslovački dvosedi za obuku tipa Zlin 526F. Oni su kasnije, posle prestanka osnovne letačke obuke kod VSJ, korišćeni u VVA do 1980. godine u procesu selekcije pilota. Radi dopune formacije i stvaranja potpunijeg školovanja 172. lbap je prepotčinjen u miru VVA od 1965. godine.[3]

5.3 PROBLEMI KONCEPCIJSKOG RAZVOJA

Reorganizacija Drvar-2 je bila planirana duže vreme, sa refleksijama grešaka iz reorganizacije Drvar, ali i korišćenjem pozitivnih iskustava iz korpusne organizacije 50-ih godina. U kasnijem periodu bilo je još nekoliko dogradnji formacije to po planovima *Snaga* (1968) i *Rudo* (1970. sve do 1975). Jak uticaj na razvoj strategije i upotrebe snaga RV imali su mnogobrojni ratni sukobi u zemljama trećeg sveta a posebno Bliskog istoka, kao i vizije svetskog sukoba uz upotrebu nuklearnog oružja. Na prelazu iz 60-ih u 70-te godine redefinisana je namena RV i PVO u ratu. Tendencija koja se ispoljila još u prvoj polovini šezdesetih, sada je postal stvarnost. Uz podršku snagama kopnene vojske i mornarice, PVO teritorije i gru

1 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 322.
2 *Isto*, 317.
3 Nar. DSNO str. pov. 439, od 21. oktobra 1966. Mora se priznati da nije bilo lako ove vazdušne asove bezbol preorijentisati na školske zadatke. Već, 4. oktobra iste godine puk je primio 26 pitomaca 18. klase VVA n obuku. Klasa je uspešno završila III godinu školovanja, a puk je potom primio 19. klasu na školovanje. *17 puk u odbrani jugoslovenskog neba*, Titograd 1974, 61, 69.

pacija oružanih snaga postali su jedini zadaci, a samostalna ofanzivna dejstva nisu bila predviđena u nameni RV i PVO. Time je, ovom ofanzivnom vidu vojske, namenjena uloga koja je bila prevashodno defanzivna. Ni strategija oružane borbe iz 1983. nije otišla dalje u definiciji upotrebe RV i PVO, pa se može reći da je uloga ovog vida ostala nedorečena. Kreatori te strategije nisu shvatali da je uloga RV kompleksnija od one koju su oni projektovali. U svakom slučaju, doktrina upotrebe RV i PVO u ovom periodu razvijala se u „skokovima".

Doktrina razvoja RV i PVO bila je, naprotiv, više pravolinijski usmerena. Krajem 50-ih godina jugoslovenski vazduhoplovni planeri su smatrali da je njihovo vazduhoplovstvo sa preko 500 borbenih aviona bilo „izrazito najjače među vazduhoplovstvima balkanskih i susednih zemalja". U tom periodu, doktrinarni stav „biti snažniji od bilo kog suseda pojedinačno" imao je realnu materijalnu osnovu. Jačina avijacije bila je u skladu sa jačinom kopnene vojske i odgovarala je geostrategijskom položaju zemlje omogućavajući, kako je smatrano, „jednovremenu vazduhoplovnu podršku operacija na dva vojišta ... sa izrađenim težištem na jednom od njih". Međutim, uvođenje novih i skupih sredstava sa većim borbenim mogućnostima, smanjivalo je brojno stanje avijacije, i to ne samo u Jugoslaviji. Početkom 60-ih godina usvojen je stav da je potrebno oko 400 borbenih aviona (250 za podršku na jednom frontu ekvivalenta armije i oko 150 aviona za lovačku zaštitu teritorije). Ta orijentacija ostala je do kraja 80-ih godina trajan kriterijum u doktrini razvoja RV i PVO. Od kraja šezdesetih pa kroz sledeću deceniju, na štetu avijacije razvijana je raketna PVO, takođe kao deo borbenog ešalona. Stoga je da bi se dostigla projektovana brojka od oko borbenih 400 aviona, školska avijacija (sada na mlaznim avionima) imala u ratu predviđenu borbenu upotrebu i tako dopunjavala potrebne kvote. I pored toga, jačina borbene avijacije u odnosu na stanje i doktrinarne stavove sa početka 60-ih godina realno je opadala. Tehnološki faktor je takođe uticao da se izmeni doktrinarni stav iz druge polovine 50-ih – „biti jači od svakog suseda pojedinačno". Jugoslovensko izdvajanje iz programa MDAP i šireg okrilja NATO pakta, ali i nesvrstavanje uz Varšavski pakt, kao i odluka da se insistira na izgradi domaćih borbenih aviona uticali su na to da su od sredine 60-ih neke susedne države razvile jaču ofanzivnu avijaciju.

5.3.1 Protivvazdušna odbrana

Oslon na sovjetsku tehniku ubrzo je doveo do primene nekih elementa sovjetske vojne organizacije, pa su u okviru reorganizacije Drvar-2 formirane dve pomenute divizije PVO koje su 70-ih godina podsećale na iste formacije Varšavskog pakta naoružane Migovima, sovjetskim raketnim sistemima i radarima. Jedna od početnih varijanti novog organizovanja, uz oslon na sovjetsku tehniku, projektovana 1963. godine nazvana je L-12, jer je predviđala da L-12 (Mig-21F) bude jedinstven višenamenski avion u naoružanju i LA i LBA, kod ove druge sa oznakom LB-12. Okosnicu organizacije RV i PVO po ovoj varijanti činile bi tri vazduhoplovne divizije promenljivog sastava, sa ukupno pet pukova (10 eskadrila) LB-12 i jednom eskadrilom izviđača L-12. Ova ideja uključivala je i zamašne troškove, ali se smatralo da se i pored skupoće u nabavci i eksploataciji na taj način podiže kvalitet RV. Fascinira brzina kojom se deo vazduhoplovnog rukovodstva oduševio



Letački dan u 204. puku: analiza u pauzi između dva leta otkriva tipove pilotiskih kombinezona i odeće u upotrebi sredinom šezdesetih godina.

novim sovjetskim avionima tipa Mig i raketama, ali i sovjetskim sistemom organizacije – bez potpune i tačne informacije. Kasnije, smirenije analize pokazaće da su avioni L-12 bili tipični visinski lovci-presretači, sa vrlo ograničenim mogućnostima za lba dejstva zbog ograničenja u radijusu i nosivosti, ali i manje podesni za lovačka dejstva na manjim visinama. Srećom, preovladao je rezervisan stav prema takvim planovima, pa se pristupilo mnogo realističnijoj organizaciji.[1]

Prihvatanje sovjetske tehnike otvorilo je i poglavlje redovnih bojevih gađanja jugoslovenskih jedinica PVO u Sovjetskom Savezu. Sa manjim prekidom u periodu čehoslovačke krize i nekoliko godina kasnije, sve do kraja 80-ih jugoslovenski raketaši su svake godine bili na gađanjima u SSSR-u. Pripreme i prvo gađanje ciljeva u vazduhu na uređenom poligonu u toj zemlji bilo je 1966. godine. Budući da je u dotadašnjoj istoriji JNA bilo malo slučajeva da njene jedinice odlaze u inostranstvo na izvršenje zadatka, pripremama i bojevom gađanju je posvećena izuzetna pažnja. Komanda 250. puka, 1. i 2. rd i rtd sa 110 oficira i podoficira krenuli su 23. septembra sa železničke stanice Beograd, preko Mađarske, na poligon za gađanje raketnih jedinica PVO „Ašuluk" kod Astrahana, SSSR[2]. Ciklus gađanja

1 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 139,140.

2 Poligon Ašuluk veličine 200 x 400 km nalazio se u stepskoj pustinji na 60 km istočno od istoimene varošice. Izgrađen je 1958. godine, a u njegovom sastavu bio je jedan vazduhoplovni puk, u kome se vršilo gađanje za pilote jugoslovenskog 204. lovačkog puka, zatim baza za lansiranje vođenih meta LA-17MM i drugo. Bili su tu i trospratna zgrada za skromno stanovanje oficira, restoran sa kapacitetom 150 ljudi po jednoj smeni, klub, barake za smeštaj komande poligona, stambena zgrada u izgradnji, vojnička menza, pista veličine 130 x 30 m od montažnih ploča, zatim tehnički divizion koji je priremao rakete za sve jedincie koje su dolazile na gađanje i, koliko su Jugosloveni uspeli da zapaze, najmanje 17 položaja za raketne divizione sistama Neva, Volhov i Dvina.



Pored 204. puka u Batajnici, avione Mig 21 verzije PFM (L-14) dobio je i bihaćki 117. puk. Ovde, avion 22717 u toku obuke u noćnom letenju. (via M. Micevski)

Među njima je bio i komandir 124. lae. General Ćemalović je vazduhoplovcima 117. puka obećao da će služba u Bihaću biti kratkotrajna, sa smenama posle godinu dana! U prve dve godine baziranja u Bihaću 117. puk je zimi, kada je sneg zavejao piste, prebazirao na aerodrom u Zemuniku, gde je ostajao dok su piste bile prekrivene snegom.[1] Zvanični dokumenti takođe svedoče da je Bihać u to vreme prednjačio po zahtevima za premeštaj.[2] Maršal Tito je posetio bihaćki 117. puk 3. maja 1969, a zatim ponovo 1970. godine sa sudanskim predsednikom Nimeirijem. Tu dosta konspirativnu bazu kasnije će posetiti delegacije vazduhoplovstava Kuvajta (1974) i Indije (1982). U upotrebi tipa Mig-21 ustanoviće se pravilo da najsavremeniju verziju dobija batajnički 204. puk, za njim 117. u Bihaću i na kraju 83. puk u Prištini (na primer, 1970. godine: 204. puk vršio je preobuku na L-15, 117. puk na L-14, a 83. na L-12).[3] Mimo njih 352. eskadrila zadržaće Migove – izviđače do kraja svog postojanja. Uvođenjem izviđačkih kontejnera u naoružanje ova eskadrila je omogućila kvalitativan skok u prikupljanju izviđačkih informacija o potencijalnim protivnicima. Prvo, a ujedno i uspešno radio-tehničko izviđanje radarskih stanica Italije i Grčke izvršeno je sredinom oktobra 1969. godine. Uspeh je bio tim značajniji pošto su Sovjeti odbili zahtev za obuku jugoslovenskih pilota i tehničara u ovoj nameni, a nisu isporučili ni predviđeni film za takvo izviđanje.[4] U prvoj polovini 70-ih godina 352. eskadrila se osposobila za namenske zadatke, a godišnje je

1 Izjava zastavnika prve klase Steve Miletića autoru, marta 1997.

2 MJRV k. 27, 5.VaK, 8.

3 Godišnje istorije 204. vlp, spomen-soba 204. lap Batajnica; *204. lovački avijacijski puk, Ponos, snaga i viteštvo*, mulitimedijalna prezentacija (CD).

4 MJRV, k.112a, raznovrsna građa iz 1969.

izvođeno i petodnevno radio-tehničko izviđanje sa aerodroma Batajnica, Titograd i Priština.[1] Tim prenaoružanjima lovačka avijacija je modernizovana i njene mogućnosti su udvostručene, a modernizovana je delom i izviđačka avijacija.

Prva generacija automatizovanih sistema u PVO uvedena je u naoružanje 1966. godine. Bio je to analogno-digitalni sistem VAZDUH 1P sovjetskog porekla, koji je obezbeđivao poluautomatsko praćenje formacija u vazdušnom prostoru, primopredaju radarskih podataka o ciljevima u vazduhu, poluautomatsko navođenje lovaca - presretača i komandovanje jedinicama do nivoa divizije PVO. Već u periodu 1970/71. deo jedinica VOJIN opremljen je savremenijim sistemom automatizacije AS-70, baziranom na švedskom digitalnom sistemu STRIL sa mnogo većim mogućnostima od prethodnog.[2]

5.3.2 Lovačko-bombarderska avijacija

Jedno od ključnih strateških opredeljenja od početka 60-ih bio je oslonac na domaću proizvodnju. Do raspada Jugoslavije ostalo je opredeljenje da se u inostranstvu nabavljaju supersonična avijacija, teški helikopteri, transportni avioni, raketni sistemi, radari i deo sredstava veze i prateće opreme. U zemlji je trebalo proizvoditi u većim serijama LB, izviđačke, školske, lake borbene avione i lake helikoptere, kao i ostalu prateću tehniku. To je pre svega bila politička odluka, tada smatrana kao „strategijski aspekt na planu bezbednosti, nezavisnosti i podizanja tehničko-tehnološke i opšte razvijenosti zemlje". Tako se krenulo u izradu tipova ograničenih borbenih mogućnosti, često sa dugotrajnim procesom uvođenja u operativne jedinice i velikim problemima u tehničkom održavanju. Ti programi su često bili skuplji od alternativne mogućnosti uvoza. Teškoće u razvoju pojedinih sredstava dovodile su do odustajanja i prelaska na uvoz, što je dodatno poskupljivalo nabavke i remetilo planove razvoja.

Zahteve da LBA ima makar manji broj teških lovaca -bombardera Komanda RV je postavila već početkom 60-ih godina. Oktobra 1962. u dopisu DSNO-u navedeno je da je nužno preoružati „bar deo" LBA kvalitetnijim avionima kakvi su F-100, Mig-19 i slični. Godine 1965. godine takođe je ukazano na nedostatak jedne eskadrile teških lovaca-bombardera. To je posebno došlo do izražaja posle povlačenja lovca-bombardera F-84G i njegove zamene domaćim Jastrebom koji je za 60% imao manji borbeni teret, iako se navodilo se da su osnovne prednosti Jastreba: mogućnost dejstva sa travnatih terena, veća bezbednost leta i jednostavnija i ekonomičnija eksploatacija. Ambiciozni projekat aviona Orao trebalo je da nadomesti taj negativan odnos, ali se desilo da nijedna LBA eskadrila na ovom tipu nije postala operativna pre sredine 80-ih godina. Polovično rešenje bilo je uključenje lovačke avijacije sa avionima Mig-21 umesto snažne LBA jedinice za izvođenje jakih udara u dubini neprijatelja.[3]

1 MJRV, k. 27 5. VaK (1972, 1973, 1974); izjave penz. pukovnika Novice Šušića i Steve Janjanina autoru, oktobar, novembar 2002.

2 Elaborat o protivvazdušnoj odbani (izrađen 1988. u upravi ARJ PVO) na 187 strana i 1–72 priloga, iz zaostavštine pukovnika Sofronića. Zbog oštećenosti rukopisa, nismo identifikovali tačan naziv elaborata, 108.

3 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 122.



202 Avioni Jastreb zamenili su avione tipa Tanderdžet u svim LBA eskadrilama. Na slici pilot Dragan Veličković pored aviona 24159. (proizvedenog 1972) u sastavu 82. avio-brigade u Cerklju.

Nedostatak kvalitetne zamene za avion F-84G (ali i za F-47D!) u lovačko-bombarderskoj avijaciji oslabio je udarnu moć ofanzivne avijacije od kraja 50-ih do 70-ih godina za 2,7 puta u pogledu nosivosti ubojnog tereta. Tako je jugoslovensko RV i PVO došlo u inferioran odnos prema vazduhoplovstvima Italije i Grčke do odnosa 6,7 : 1, pa čak i prema Bugarskoj gde je odnos bio 1,3 : 1. Parametar je samo odnos broja lovaca-bombardera i njihove nosivosti u tonama. Ako bi se razmatrali radijus dejstva, brzina leta, asortiman sredstava i oprema, ili primena sredstava za protivelektronsku borbu, odnos je bio još nepovoljniji. Čini se takođe da do danas jugoslovenski vojni planeri nisu računali sa povezanošću susednih vazduhoplovstava u sisteme u okviru vojnih paktova, koji su im davali dodatna preimućstva u smislu da globalna sila i više evropskih sila i njihova vazduhoplovstva stoje iza njih u ratu sa Jugoslavijom. U toku 70-ih taj problem je umanjivan nerealnim isticanjima drugih prednosti (borbena ili moralna vrednost) ili umanjivanjem očiglednih razlika. Ukoliko je i prezentiran nepovoljan odnos, on nije analiziran na adekvatan način. Posebno zabrinjavajući je bio mali prosečan nalet po pilotu u odnosu na druga vazduhoplovstva. U uvodnom izlaganju plana *Rudo* 1971. godine istaknuto je da je nalet jugoslovenskih pilota na supersoničnim avionima dvostruko manji nego kod zemalja NATO, kao i da je jugoslovensko RV „u tom pogledu na donjem delu skale evropskih zemalja". Komandant RV i PVO referisao je 1979. godine načelniku Generalštaba JNA da je cilj doktrinarnih stavova da RV i PVO po snazi i mogućnostima bude na nivou najsnažnijeg vazduhoplovstvu u susedstvu – RV Italije. Od prakse izražene u stavu „biti jači od svakog ponaosob", prešlo se na želju da se parira najjačem – koju je realnost ostvarenja još više udaljavala tokom osamdesetih.[1]

1 *Isto*, 117.

Osnovni avion LBA avijacije 70-ih i 80-ih godina bio je domaći laki jurišn Jastreb. Pretprojekat aviona započet je sredinom decembra 1961. godine. Kona no, 19. jula 1965. poleteo je prvi prototip ovog jurišnika, a nešto kasnije, i dru prototip. Kao i kod Galeba, bilo je potrebno oko pet godina do isporuke pr serije aviona Jastreb u jedinice gde će postepeno zamenjati avione F-84G Ta derdžet. Prva serija poslata je 1970. godine u sastav 172. puka, koji je godinu da ranije prebazirao iz Zemunika na aerodrom Golubovce kod Titograda.[1] Sledeć 1971. godine nova serija stigla je u 98. avio-brigadu u eskadrile na aerodromin Petrovac i Lađevci, a sa određenim zakašnjenjem 1972. prenaoružana je 82. avi brigada u Cerklju. U periodu 1973–1975. godine na novi jurišnik preobučene s 525. trenažna eskadrila i akro-grupa pri 105. puku, a formirana je nova 247. lb u okviru 98. abr.[2]

Isporuke izviđačke verzije Jastreb 2 (IJ-21) omogućile su tokom 1973. pre ružanje tri izviđačke eskadrile. Povlačenjem američke tehnike 1973. godine, izviđačkoj avijaciji je opala borbena sposobnost zbog preobuke i slabijih letn mogućnosti aviona IJ-21. Zbog smanjenja broja aviona usled eksploatacije, 197 godine je ugovorena nabavka još jedne serije IJ-21 radi dopune eskadrila. U to 1975–1977. godine isporučena je dvoseda verzija NJ-21 za popunu 172. školsk lbap-a.[3]

Od 1968. intenzivirana je obuka lovačkih i lovačko-bombarderskih jedini za borbu protiv operativnih vazdušnih desanata. Izvođena je u okviru redov



Serija izviđačkih aviona J-2 Jastreb ušla je u izviđačke eskadrile 1973. godine. Ovde par Jastrebova iz sastava mostarske 353. eskadrile u letu. (via M. Micevski)

1 *172. puk u odbrani jugoslovenskog neba*, 61.
2 Muzej JRV, neregistrovano.
3 Isto.

borbene i letačke obuke, kao i na brojnim taktičkim vežbama na kojima su proigravani padobranski desanti, s jedne, i protivdesantna borba, s druge strane. Uporedo s tim, posebno u jedinicama LBA, značajno mesto u obuci zauzimala su dejstva po taktičkim helikopterskim desantima i helikopterima na bojištu. Na bazi iskustava iz trećeg izraelsko-arpaskog rata 1967. godine, u jedinicama borbene avijacije intenzivnije su uvežbavani: let na maloj visini do objekta dejstva i dejstva na krajnjem taktičkom radijusu aviona, zatim manevarska borba u vazduhu sa primenom raketnog i topovskog naoružanja, kao i razrada i uvežbavanje taktičkih postupaka (demonstrativna i lažna dejstva, jednovremeno dejstvo iz više pravaca i protivraketni i protivlovački manevar). Avijacijske jedinice su osposobljavane za namenske ali i za pomoćne zadatke, lovci i izviđači za lovce bombardere, lovci-bombarderi i izviđači za lovce itd. Od 70-ih godina, u letačkim jedinicama naoružanim Jastrebovima posebno su razrađivani složeni manevri pri napadu na zemaljske ciljeve i postupci u pronalasku ciljeva pri letu na malim visinama. Značajna novina u taktičkim postupcima LBA učinjena je početkom 70-ih godina snižavanjem šeme leta i šeme manevra sa „visoko – nisko – visoko", na šemu „nisko – nisko –visoko" ili „nisko – nisko – nisko", što je bilo uslovljeno razvojem raketnih jedinica i povećanim mogućnostima otkrivanja kod radara. Radilo se na „iskorenjivanju ranijih dugogodišnjih navika letenja na velikim visinama". Razvijana je snižena šema manevara dejstava. Letačku obuku su karakterisali visok intenzitet, naprezanje jedinica ali i mali broj udesa u odnosu na ostvareni nalet. Na avionima tipa Jastreb, koji su se dobro pokazali u eksploataciji, eskadrile LBA su posle dve-tri godine upotrebe mogle da izvrše jurišna dejstva danju i do cele eskadrile a sa odeljenjem u SMU. Eskadrile su bile osposobljene i za brz aerodromski manevar.[1]

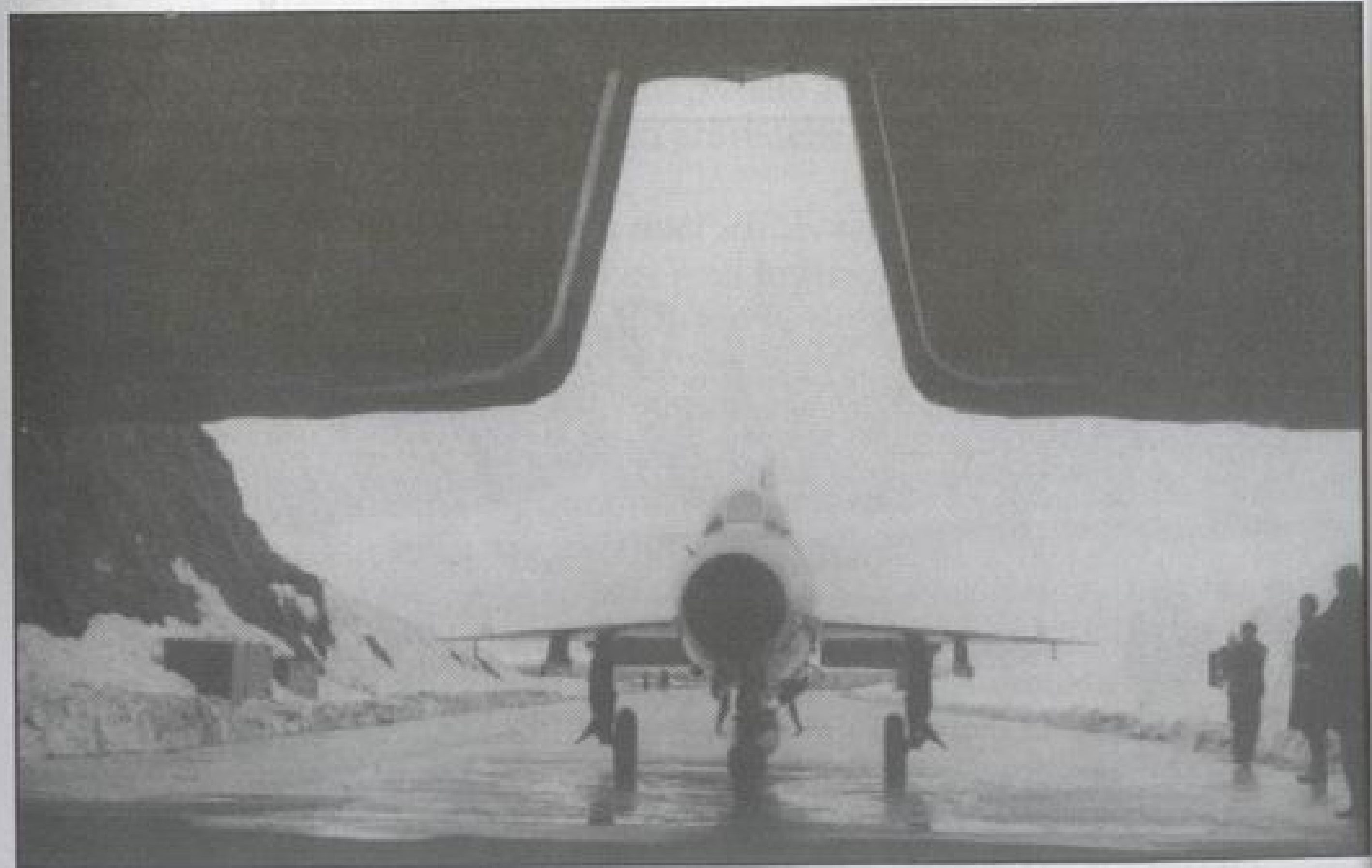
5.3.3 Infrastruktura

Jedan od problema ratnog funkcionisanja RV i PVO bila je izgradnja skloništa za avione. Tom pitanju je u celom periodu tzv. koncepcije ONOR-a pridavana velika pažnja, a posebno posle iskustava izraelsko-arapskog rata iz 1967. godine, koji je pokazao ranjivost nezaklonjene avijacije.[2] Ideje o nuklearnom ratu početkom 60-ih godina učinile su opravdanim izgradnju podzemnih objekata – hangara za smeštaj avijacije. Jedno od pitanja za sledeća istraživanja biće koliko je ovaj napor koštao državni budžet, i šta se sve sa tim sredstvima moglo uraditi u unapređenju vojnog ili civilnog života. Tako su tokom 60-ih građeni aerodrom Bihać (objekat Klek) sa podzemnim hangarima, zatim aerodromi Kraljevo i Priština (objekat Morava), odnosno Split (podzemni objekat Cetina, 1969–1970) i Mostar (podzemni objekat Buna, 1969–1971). Ti objekti su osposobljeni za potpuno obezbeđenje borbenih dejstava tek u prvoj polovini 70-ih godina. Podzemni objekat za komandovanje „909" u danas legendarnom brdu Straževica završen je i tehnički primljen 1969, a glavni operativni centar Komande RV i PVO u podzemnom objektu „Miroč" počeo je sa radom u 03 časa 10. aprila 1969.[3] Bilo je planirano pretvaranje

1 MJRV, k. 27. 5. VaK, 15.
2 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 147.
3 MJRV, k.112a, raznovrsna građa iz 1969.

većih aerodroma u aero-čvorove sa 3–4 piste i kapacitetima do 5 eskadrila mlazne avijacije (Batajnica i Pleso, zatim novi aerodromi sa po tri piste u Tuzli i pet pista u Bihaću, aerodromi u Kraljevu i kod Prištine). Aerodrom u Tuzli (izgradnja 1957–1966) predstavljao je primer po kome se pristupalo ideji da „raspored objekata mora biti takav da onemogući istovremeno tučenje dve eskadrile sa A bombom od 20–100KT". Planeri RV kao da su bili potpuno opčinjeni nuklearnim ratom ne shvatajući ni političke, ni druge posledice upotrebe samo jedne A bombe! Veliki troškovi su uticali na to da se na prelazu iz 60-ih i 70-ih promene takva shvatanja i da počne izgradnja armirano-betonskih skloništa na aerodromima A kategorije. Samo 1969. godine primljeno je više od 100 armirano-betonskih skloništa na sedam aerodroma. Deo ABS i zaklona građen je i na mešovitim, civilnim i aerodromima B tipa (Butmir, Ćilipi, Udbina, Moškanjci, Grobničko Polje, Novo Mesto).[1] Početkom 70-ih sve vb na aerodromima A kategorije mogle su da opslužuju dve eskadrile mlazne avijacije, a u nekim bazama (Bihać, Batajnica) i tri eskadrile. Na aerodromima B tipa mogla se opsluživati po jedna eskadrila mlazne avijacije. Tako je 5. VaK mogao da obezbedi dva izlaza LBA i tri izlaza LA. Za dejstvo ofanzivne avijacije (1974) problem su bila odstupanja u kriterijumima pozadinskog obezbeđenja, pa se dešavalo da u aerodromskom manevru jedna četa aerodromskog obezbeđenja (čoa) dobije zadatak da opsluži 2–3 eskadrile, ili da aerodrom B kategorije posedne ceo puk. Baza u Bihaću je imala probleme i sa popunom svih kategorija vojnih obveznika na prelazu iz 1960-ih u 1970-te.[2]

U istom periodu, počev od 1965. pa duboko u 70-im godinama, povećala se



Avion Mig 21 ulazi u podzemni hangar aerodroma Bihać. Ovaj podzemni objekat pod nazivom Klek, poznat i kao „Rupa", verovatno je bio jedan od najvećih investicija u domenu odbrane SFRJ.

1 MJRV, k.112a, raznovrsna građa iz 1969. godine; Isto, k.27, 5.VaK, 21.
2 MJRV, k.27. 5. VaK, 22–29.

migracija vojnih obveznika koji su odlazili na privremeni rad u inostranstvo, što je izazavalo problem popune rezervistima vazduhoplovnih baza u Zemuniku, Bihaću i Mostaru. Popuna motornim vozilima iz popisa teško je ostvarivana, a stariji vozni park RV i PVO počeo je da se modernizuje uvođenjem motornih vozila iz domaće i licencne proizvodnje od početka 70-ih godina. Od 1969. godine vojni rok u RV i PVO smanjen je sa 24 na 18 meseci, a već 1971. godine na 15 meseci, što se takođe odrazilo na planiranje i sadržaje obuke.[1]

U domenu moralno-političkog stanja u tom periodu je bilo znatno više pozitivnih iskustava nego negativnih. Sa pažnjom su se pratili sukobi u svetu, pogotovu u onim delovima gde je Jugoslavija kao lider nesvrstanih imala uticaj. Praćeni su arapsko-izraelski ratovi, rat u Vijetnamu, sukobi Kine i SSSR-a, vojna intervencija u Čehoslovačkoj. Titova putovanja smatrana su doprinosom miru. Na unutrašnjem planu bilo je sledeće stanje. Uticaj takozvane neprijateljske štampe postojao je na manji deo aktivnog sastava. Posebno kroz pojedine komentare. U 1971. godini registrovano je nekoliko slučajeva „istupanja po nacionalnoj osnovi", koji se mogu kvalifikovati kao nacionalizam i od kojih se više od polovine odnosilo na „sukobe između srpske i hrvatske nacionalnosti". Bilo je i propagandne delatnosti „na liniji Zapada", uz specifičnu praksu slanja materijala na kućne adrese starešinskog sastava.[2]

U sistemu bezbednosne zaštite na prelazu iz 60-ih u 70-te godine posebno interesovanje stranih službi privlačili su aerodromi Bihać i Cerklje, zatim objekti i položaji raketnih i jedinica VOJIN i aktivnosti letačkih jedinica, naročito ako su prebazirale na neki aerodrom u zahvatu jadransko-pomorskog vojišta, gde su bili izloženi pojačanoj opservaciji. Uz standardne aktivnosti opservacije stranih



Planeri odbrane računali su i na okolnu aerodromsku infrastrukturu u slučaju rata. Na slici IF-86D na nekoj „priručnoj" rulnoj stazi. Ovaj primerak rashodovan je na poligonu Manjača. (via M. Micevski)

1 Isto, 11,12.
2 Isto, 126, 148.

vojno-diplomatskih i ostalih predstavnika, došlo je do tri „prinudna sletanja" n aerodrome Cerklje i Bihać. Nekoliko uspešnih akcija preseklo je neke od ovih ak tivnosti. Austrijski špijun Gral (Grall) uhvaćen je u blizini aerodroma Cerklje, onda je na bazi materijala zaplenjenog kod njega napravljena izložba koja je obiš sve vazduhoplovne garnizone u cilju obuke.[1]

Procenat starešina koji su imali stambeni problem bio je više-manje stala Deo starešina je imao stan van mesta službovanja, obično u prethodnom garniz nu službe. Takođe, podstanarski status je bio problem za mnoge. U delu jedinic RV i PVO raspoređenih u Sloveniji oko 1980. godine registrovan je značajan br molbi za napuštanje armije radi zaposlenja u bolje plaćenim preduzećima, ali zbog teškoća vojnog poziva u izdvojenim objektima, uticaja porodice, nezadovol stva napredovanjem u službi i „potrošačke psihologije". Već krajem 60-ih godin osetio se problem velikih naprezanja vazduhoplovnog sastava u Bihaću, gde s zbog osvajanja nove tehnike, ali i vežbi radilo i po 16 sati na dan. Sredinom 70-i godina registrovana su pogoršanja zdravstvenog stanja zbog hroničnih oboljenj povremeni verbalni istupi u „birokratsko - dogmatskom smislu", „malograđansk ili poneki nacionalistički istup. Sredinom 70-ih godina konstatuje se zadovoljstv povećanjem plata.[2]

5.4 ČEHOSLOVAČKA KRIZA 1968

Agresijom na Čehoslovačku, koju su izvršile armije Varšavskog ugovora pred vođene SSSR-om, jedinice RV i PVO su prevedene u viši stepen borbene gotovos 25. avgusta 1968. godine.

Batajnički 204. puk preveden je u noći 20/21. avgusta 1968. u povišenu borbe nu gotovost. Puk je dobio signal za borbenu uzbunu pod nazivom *Gusar*, jer je n radarima uočen veći broj ciljeva u vazduhu koji su se iz pravca Mađarske kreta ka Jugoslaviji i Beogradu. Komandant Savnik je na signal iz OC 11. dPVO podiga u vazduh sve raspoložive avione. Posle se ispostavilo da su Sovjeti i Mađari elek tronski ometali i simulirali takve radarske slike.[3]

Aktivnosti i odbrambene pripreme JNA u toku čehoslovačke krize nazvan su vežbom *Avala*. U okviru tog zadatka deo letačkih jedinica, raketnih i VOJIN prebazirao je ili zaposeo ratne položaje. U 5. VaK-u snage su razmeštene prem sledećem: 15. dPVO bila je sa komadom 5. puka VOJIN na KM u selu Buševa Jedan bataljon ovog puka razmešten je na lokacijama u unutrašnjoj Hrvatsko Kurilovec, Sisak, Donji Miholjac, Pleso, Koprivnica, Donja Lendava, drugi bata ljon bio je lociran u Ljubljani i po delovima na Mone Kope kod Pule, Muzilu Umagu. U letačkim jedinicama (82. abr, 172. i 185. ap) po jedno odeljenje bil je u pripravnosti br. 1. i br. 2, dok je samo kod 117. lovačkog puka ostatak drža

1 Isto, 146–148.
2 MJRV, k. 27. 5. VaK.
3 MJRV k. 25, Istorija 11. dPVO 1965–1984 (1968); Izjava Ivana Katića autoru, septembar 1993; godišnj istorije 204. lap (1968), spomen-soba 204. lap Batajnica; *204. lovački avijacijski puk, Ponos, snaga i viteštv* multimedijalna prezentacija (CD).

u pripravnosti br. 3. Cerkljanska 82. avio-brigada ostala je sa 237. eskadrilom na matičnom aerodromu, a njena 238. eskadrila prešla je na Pleso. Zagrebački 155. raketni puk je sa po tri lansera na svojim vatrenim položajima imao gotovost za dejstvo do šest minuta. Jedinice ovog puka ostale su u blizini svojih garnizona, a samo je 2. rd PVO bio isturen u noći 31. avgusta /1. septembra na položaj Lupoglav, severno od Ivanić Grada. Jedan od najvidljivijih uspeha u ovoj operaciji bio je neprekidni 48 časovni rad rtd 155. puka na pripremi i otpremanju raketa na položaje. U toku tog zadataka prvi put je primenjeno dejstvo celokupnog sastava u podzemnom objektu *Klek* (aerodrom Bihać). Od 15. septembra primenjivani su posebna procedura za letenje, zabranjene zone, sistem identifikacije vazduhoplova itd. Ocenjeno je da je u svim zadacima ispoljen visok stepen obučenosti ljudstva i idejno-politička monolitnost. Naprezanje vazduhoplovnotehničke službe (VTSl) je bilo maksimalno, jer je rad bio neprekidan. Mere su bile potpuno ratne: *14 dana sastav VTSl nije imao kontakt sa familijom, niti ličnog pribora, zbog toga što se prebaziranje izvršilo u radno vreme, uslovi su bili potpuno slični ratnim, dežurstvo traje 24 časa sa potpuno pripremljenim i punim BK (borbenim kompletom).*[1]

Beogradska 11. dPVO bila je na težištu očekivane agresije. Batajnički 204. puk je po eskadrilama zauzeo borbeni raspored: 128. lae preleće na tuzlanski aerodrom, 126. na aerodrom Lađevci, a 127. lae ostaje u Batajnici. Puk je tako prvi put ostvario jednovremeno baziranje i dejstvo na tri aerodroma. Mada tek u stasavanju, susedna 525. trenažna eskadrila je 26. avgusta 1968. prevedena u povišen stepen borbene gotovosti i pridodata 11. diviziji PVO (odnosno 204. puku).[2] Za tu svrhu do punog formacijskog stanja popunjena je nekim avionima i ljudstvom iz VOC-a. Kasnije, od 8. oktobra kako je tekao razvoj događaja uvedeno je stalno borbeno dežurstvo komande 204. puka i jedne eskadrile (pripravnost br. 3), jednog odeljenja Migova u pripravnosti br. 2, a jednog para u pripravnosti br. 1. U toku noći, pripravnost se nastavljala sa 50% dnevnih efektiva u pripravnosti br. 2 i 3.[3]

Zahvaljujući sačuvanoj građe imamo detaljnu sliku rada 250. raketnog puka u toku krize, koji je bio glavna odbrambena snaga PVO na prilazima Beogradu. Starešine puka su uglavom bile na odmoru. Usledilo je iznenadno prevođenje snaga iz borbenog u marševski položaj, posedanje novih vatrenih položaja i prelazak u borbeni položaj. Razmeštene su i LPAA baterije, prionuto je na posao maskiranja. Puk je dobio zadatak da se pregrupiše i posedne položaje da bi sprečio, kako je smatrano, očekivani vazdušni desant snaga Varšavskog pakta. Na borbenim sredstvima raketnih diviziona neprekidno su se nalazile borbene smene, a ostatak ljudstva boravio je u okolnim prostorijama. *S vremena na vreme u zavisnosti od situacije i aktivnosti neprijatelja sa KM više jedinice su stizali signali za prelazak u najviši stepen pripravnosti, sa ciljem stvaranja mogućnosti što bržeg dejstva po neprijatelju koji bi se usudio da povredi i zađe u naš vazdušni prostor.* Pokreti su vršeni noću, a stanice za osmatranje radile su neprekidno. Na mere borbene gotovosti uticali su nedostatak dizalica K-61, oksidatora za rakete, formacijskih sredstava za jednovremeno prevoženje raketa u ambalaži ili potpuno sastavljenih, zatim ograničenje mogućnosti manevra raketama zbog nedostatka rezervnih heretodina i

1 MJRV, k.27. 5. VaK, 33, 44–46.
2 MJRV k. 25, Istorija 11. dPVO, 1965–1984 (1968).
3 Godišnje istorije 204. lap (1968), spomen-soba 204. lap Batajnica; *204. lovački avijacijski puk, Ponos, snaga i viteštvo*, multimedijalna prezentacija (CD).

nepopunjenost vozačima koja je u obično vreme iznosila oko 50%. Ceo septembar tri raketna diviziona ovog puka provela su na novim vatrenim položajima. Najdalje je bio dislociran 3. rd, udaljen 110 km od mirnodopske lokacije. U toku krize registrovano je više izviđačkih opservacija od strane vojnih atašea i NATO i Varšavskog pakta: kod sela Pećinci vatreni položaj 3. rd izviđan je od strane vojnih atašea SAD i Italije, odnosno 1. rd od strane mađarskog i 2. rd od strane sovjetskog vojnog atašea.

Zadatak (vežba) Avala završen je 7. oktobra u 13 časova. U toku noći 6/7. oktobra, sva tri raketna diviziona 250. puka izvršila su marš i vratila su se u mirnodopske garnizone. U celini gledano, na vežbi Avala sve jedinice puka su uspešno izvršile zadatak, a pokazalo se da su starešine i vojnici dobro obučeni i spremni za borbenu upotrebu naoružanja i ostale tehnike. Tehnika, naročito raketna, kao i ostala vrlo dobro je funkcionisala. Moralno-političko stanje starešina i vojnika bilo je na zavidnoj visini, a organizacija i pozadinsko obezbeđenje jedinica dobri. Sve to skupa činilo je puk spremnim za izvršenje borbenih zadataka. Ustanovljeno je da je u takvim situacijama moguće predislocirati raketni divizion tokom noći na daljinu od 110 km i da on ujutro bude spreman za dejstvo. Ova vežba dala je jedinicama ono što ranije vežbe koje je puk izvodio nisu ni približno mogle dati: montiranje desetina raketa za jednu noć, a posebno montažu u raketnim baterijama na položajima; promene frekvencije rada; pripremu borbenih raketa; punjenje protivavionskih topova bojevom municijom; podelu bojeve municije celom sastavu puka za lično naoružanje; kompletne mere za samoodbranu VP rd, položaja rtd, a posebno mere protivdesantne odbrane koje su preduzimali rd, rtd i KM puka; delimične inžinjerijske radove za raketno-tehnička sredstva, a potpune za LPAA i samoodbranu koju su jedinice izvele u rejonima svojih položaja. Do detalja je razrađen i uigran sistem uzbunjivanja jedinica, tako da je za vreme aktivnosti svako znao šta treba da radi. Uvežban je sistem komandovanja i veza koji je besprekorno radio čitavo vreme vežbe. Raketni divizioni, koji su bili dislocirani na nove i nepripremljene vatrene položaje, uspešno su se osamostalili i relativno brzo osposobili za samostalan život i rad, iako materijalnom formacijom nisu za to bili obezbeđeni.

Iskustvom iz vežbe Avala ustanovljena su nova vremena za prevođenje iz stalne u povišenu b/g i iz povišene b/g u potpunu borbenu spremnost, takođe za marševanje. Uvedeno je novo borbeno dežurstvo u kojem je bilo zadejstvovano komandno mesto puka, kao i dva dežurna raketna diviziona u pripravnosti br. 3. Borbena gotovost puka je podignuta na neuporedivo veći stepen u odnosu na stanja kada puk nije bio na dežurstvu. Na bazi tih iskustava počela je priprema novih rejona za ratni razmeštaj puka, donošenje novog mobilizacijskog plana, regulisanje viška kadra iz rezerve, analize mera bezbednosti u povišenoj borbenoj gotovosti i inžinjerijsko uređenje nekih vatrenih položaja.[1]

Sa koncepcijske tačke gledišta interesantna je činjenica da je agresija na Čehoslovačku izmenila percepciju budućeg neprijatelja, koja je bila prisutna u ratnim planovima Drvar, Drvar-2 i tada aktuelnom planu Snaga, gde se isključivo računalo na agresiju sa Zapada. Sada je iskustvo krize nametnulo odbacivanje idejnog koncepta plana Snaga i stvaranje novog plana *Rudo*, koji je uključio i mogućnost

1 Ceo pasaž na osnovu godišnje istorije 250. raketnog puka PVO za 1968.

agresije sa Istoka. Interesantno je da je vežba Avala pokazala da je potrebno formiranje još jednog korpusa, upravo na centralnom prostoru zemlje. U predlogu 5. vak-a navedena je ista struktura jedinica sa kojima je kasnije u reorganizaciji *Jedinstvo* 1986. godine formiran treći korpus. Obrazloženje je bilo u tome što 5. VaK u podršci tri armije i VPO nije bio u stanju da operativno zadovolji sve zahteve, pa je predlog za novu podelu teritorija omogućavao čistu liniju komandovanja u smislu podrške armija, preko komande VaK.[1]

5.4.1 Epoha velikih vežbi

Kriza u Čehoslovačkoj donela je talas redefinicije upotrebe jedinica RV i PVO, pogotovo u domenu novih ratnih planova, i elaborate borbene gotovosti. Deo tih aktivnosti proveren je na nekoliko manjih taktičkih vežbi izvedenih u periodu 1969–1971. sa primenom iskustava iz 1968: prebaziranjem, borbom protiv vazdušnog desanta itd.

Vazduhoplovna taktička vežba *Nebo 70*, održana septembra 1970, predstavljala je svojevrsnu proveru efikasnosti sistema PVO: kroz proveru efikasnosti dejstava LA i RJ PVO pri odbijanju naleta na neprijateljeve ciljeve na različitim visinama i proveru osposobljenosti radarskih jedinica u uslovima visokog intenziteta naleta neprijateljeve avijacije. Simulirani su otežani uslovi za dejstva kroz veliku zasićenost vazdušnog prostora, različite veličine grupa i njihove visine leta, narušavanje



Ulazak helikoptera Mi-8 omogućio je povećanu vazdušnu mobilnost jedinicama JNA. Ovde pripadnici planinske brigade ukrcavaju se na ratnom aerodromu Moškanjci. Manevar Sloboda 71.

1 MJRV, k. 27. 5. VaK, 46–47.

sistema veza i otežano sadejstvo LA i raketnih jedinica. Vežba je bila uspešna i u njoj je pokazana visoka umešnost u organizovanju i izvođenju borbenih dejstava.[1]

Treći veliki manevar u JNA održan je od 2. do 9. oktobra 1971, na prostoriji Bela Krajina – Kordun – Banija – Lika– zapadna Bosna. Naziv je bio simboličan – *Sloboda 71*. Učestvovalo je oko 40.000 pripadnika JNA i TO. Cilj manevra je bio da se proveri sistem funkcionisanja koncepcije ONO u ratu sa savremeno naoružanim protivnikom.[2] Snage RV i PVO, tačnije 5. VaK sa ojačanjima, učestvovale su i na vežbi *Poskok* koja je bila neka vrsta uvertire u veliki manevar, sa temom odbrane od vazdušnog desanta i napada avijacije na aerodrome. Inače, na nekoliko vežbi 1970–1972. posebno se prorađivala tema helikopterskih i vazdušnih desanata agresora na aerodrome, kao i njihova odbrana. Uticaj događaja u Čehoslovačkoj bio je presudan za proigravanje ovakvih scenarija. U toku manevra, avijacija je kao „plavi"podržavala napade agresorove operativne grupe, a zatim u ulozi „crvenog" jugoslovenske snage. U prvoj etapi, avijacija agresora je obezbeđivala i podržala nasilni prelaz reke i više helikopterskih desanata, dok je avijacija „crvenog" odbijala napade agresora. Druga etapa je uključivala angažovanje „plavog" u padobranskom desantu[3] i njegovoj zaštiti, dok je avijacija „crvenog" sprečavala svojim dejstvima desant, dejstvujući i po njemu i po snagama „plavih" u dubini. Konačno, u trećoj etapi data je podrška protivudaru „crvenog" posle razbijanja vazdušnog desanta (ovo poslednje je u stvari bilo bojno gađanje jedinica LA i LBA na poligonu).

U javnim analizama istaknut je pozitivan efekat manevra na proveru mogućnosti RV i PVO u koncepciji opštenarodne odbrane. Potvrđeno je da RV može da izvodi borbena dejstva u sadejstvu sa kopnenim snagama, kao i u uslovima inicijative i nadmoćnosti snaga agresora na kopnu i u vazduhu.[4] Iskustva su pokazala da je deo sastava imao neprilagođenu formaciju i popunjenost prema ratnim potrebama, a da efekte treba očekivati samo onda kada su dejstva RV i PVO usklađena sa dejstvima kopnenih snaga. Neblagovremena vatrena podrška nije davala operativno-taktički efekat. Ukazano je i na to da su kod LBA efektnija dejstva uzastopnim udarima manjih grupa, nego jednovremenim dejstvima većih grupa aviona. U PVO se potvrdila nepouzdanost sistema VOJIN na visinama ispod 500 m, a lovačka dejstva, presretanjem iz dežurstva na aerodromima, nisu dala posebne rezultate. Potvrđeni su mesto i uloga VaK kao nezamenljivog komandnog stepena, koji može u svoj sastav bez teškoća da primi i ojačanja. Ocenjeno je da je potrebna neposredna veza komandanta VaK i armije. Pokazalo se da je opravdano uključiti helikopterske snage u sastav grupacija KoV. Sistem komandovanja u RV, prema iskustvima sa ove vežbe, trebalo je modernizovati u smislu brzine prenosa i zaštite podataka.[5]

Velika vežba koja je imala zadatak da proveri koncepcije odbrane obale i ostrvlja, *Podgora'72*, održana je septembra 1972. godine. Vazduhoplovne snage su prethodno bile angažovane u pripremnoj vežbi *Gora 72*. Za snage RV i PVO to je

1 Isto, 40–42; *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 312.
2 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 311.
3 O učešću 63. padobranske brigade na manevru Sloboda 71, videti Stojan Jović, *Pod kupolom padobrana*, Beograd 1980; isti, *63. padobranska 1953–1977*, Beograd 2004, 136–140.
4 *Razvoj OS SFRJ*, knj 4, 312.
5 MJRV, k. 27. 5. VaK, 63–77.



Za učešće na manevru Sloboda 71, kao znak jedne od vežbajućih strana korišćena je bela munja koja je ucrtana na tehniku, kao i na TV-2 10226 na ovoj fotografiji.

bila specifična prilika da se okušaju u drukčijem ambijentu od uobičajenog. Snage „plavog" (13. mad – mirnodopska 82. abr) imale su zadatke zaštite i podrške iskrcanih snaga koje su posele ostrva i obalske rejone. Avijacija „crvenog" (107. abr – u stvari ojačana 97. abr) štitila je sopstvene pomorske snage i snage koje su se borile protiv desanta na obali i ostrvima, štitila priobalja i davala podršku protivudaru na snage „plavog" u toku desanta. Sve avijacijske jedinice izvele su manevar letom i prebaziranjem na aerodrome manevra, a neke helikopterske i na ratne heliodrome. Prvi put u vežbovnim uslovima isprobani su podzemni objekti Buna i Cetina. Pokazana je dobra preciznost u LBA dejstvima, u dejstvima LA na niskim visinama, a IA je vrlo uspešno dejstvovala u svim uslovima tokom vežbe. Za odlične rezultate prilikom dejstva po nenaseljenom ostrvcetu Stupa, pred maršalom Titom, pohvaljena je jedna eskadrila 82. abr. Naporne zadatke imale su helikopterske i transportne jedinice. Bila je to jedna od najsloženijih vežbi, a po učešću snaga RM i RV i najveća vežba tog tipa na Jadranu u dotadašnjoj istoriji JNA. Pripreme su bile dugotrajne i temeljite, uz preobuku jedne od brigada. Same brigade su pokazale da mogu da rukovode borbenim dejstvima, kada se blagovremeno ojačaju. Naprezanje je bilo povećano, ispravnost 95–100%, a prisutnost snaga NATO u široj akvatoriji nije remetila bezbednosne parametre vežbe. Vežba je pokazala nedostatak aerodroma u drugoj liniji fronta, jer su svi aerodromi baziranja avijacije bili u prvoj liniji. Ispoljen je i nedostatak heliodromske mreže u celom priobalju.[1]

1 Isto, 77–86; *Krila armije*, 706 (RV i PVO u Podgori 72), Split, 22 oktobar 1972 (ratno izdanje).

U narednom periodu izvedeno je takođe nekoliko velikih vežbi, kakve su bile *Jesen 73, Nišava 73, Velebit 76 i Golija 76*, i manjih kao *Kosovo 72, Podrinje 74, Jastreb 76, Oganj 76, Kupa 76* itd.[1] Na njima su vežbani razni scenariji saradnje kopnene vojske i snaga RV u različitim scenarijima napada agresora. Dominantna je bila teza o vazdušnom desantu, koji je bio deo većine scenarija ove epohe.

Ova „protivdesantna euforija", kako je nazvao dugogodišnji komandant 63. padobranske brigade Stojan Jović, značila je velika naprezanja za tu jedinicu, ali i za ograničene transportne kapacitete RV.[2] U vežbi *Jesen 73* posebno je istaknuto dovitljivo i nepredviđeno dejstvo snaga koje su glumile agresora (63. padbr sa ojačanjima) u borbi protiv jačih snaga „crvenih". Bio je to najuspešniji i najveći aviohelikopterski desant do tada! Uobičajeno je pravilo da se na kraju vežbe dejstvuje po ciljevima na poligonu. Na vežbi *Nišava 73* posebno se istakla jedna lbae, koja je primenom složenih manevara u sastavu od 12 aviona za svega 65 sekundi zasula vatrom kolonu oklopnih vozila (na poligonu) uništivši više njih.

Kratkotrajna ali intenzivna kriza sa Italijom u 1974. godini okončana je potpisivanjem Osimskih sporazuma, koji su stavili tačku na probleme razgraničenja Italije i SFRJ. Za izviđačku avijaciju bila je to prilika da se ponovo okuša u specijalnim letovima. Kriza je počela intenzivnim vežbama italijanskih oružanih snaga i snaga NATO, kao i snaga 6. flote američke mornarice, marta i aprila 1974. U istoriji RV i PVO, aktivnosti vazduhoplovstva u ovoj krizi ostale su registrovane u okviru ZTV *Gorica–Koper'74*. Deo snaga RV i PVO brzo je preveden u borbe-



Na manevru Sloboda 71 učestvovali su i potpuno novi J-21 Jastreb. Na slici pred polazak na zadatak pripadnici 235. lbae, koji su na svojim avionima nosili znak tigra. (via A. Radić)

1 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 314.
2 S. Jović, *63. padobranska*, 112–139.

nu gotovost. Teškoća je bilo kod nekih jedinica koje su bile u toku preobuke na Jastreb. Za ovu priliku jedinice 5. VaK su bile ojačane lovačkim i izviđačkim eskadrilama van svog sastava. Snage ovog korpusa izvele su aerodromski manevar na aerodrome A ali i B tipa (Krk, Grobničko Polje) i posedanje marševskih položaja raketnih i radarskih jedinica.[1]

Izviđačke snage su zajedno sa ostalim snagama RV stavljene u pripravnost. Prevođenje u viši stepen borbene gotovosti bilo je najuspešnije u 353. eskadrili (97. abr). Takođe, 352. iae je dovedena u spremnost za izvršenje zadataka RTI. Zbog vežbe i pokreta snaga NATO, težišne zadatke je imala izviđačka avijacija. U tu svrhu 353. iae je podeljena na dva dela, od kojih je jedan ostao u Mostaru, a drugi (jedno odeljenje) preleteo u Pulu. Piloti ove jedinice izvršili su od 29. marta više izviđačkih letova preko Jadrana i do blizine italijanske obale. Pilot Kostić je u brišućem letu na 20 m iznad mora doleteo do Brindizija, bočno fotografisao delove obale, luku i brodove i vratio se. Pilot Spasojević stigao je do pred samu Ankonu u svom izviđačkom letu. Pilot Antonić opisuje svoj let do Italije kao plovidbu gliserom: brišući let iznad mora na maloj visini, a zatim od Palagruže još i niže, sve do italijanske obale i onda, uz iskakanje, snimanje i povratak u istom režimu leta. Zahvaljujući ovoj eskadrili dobijene su pune i precizne informacije o aktivnostima italijanskih i snaga 6. flote. Izviđačka avijacija dejstvovala je po pozivu i u cilju stalnog praćenja plovnih objekata. Zadatke su 353. iae dostavljali operativni centar Vojnopomorske oblasti i 5. vojnopomorski sektor (Pula).[2] Iskustva iz ove situacije ukazivala su da 351. iae iz 5.Vak ubuduće terba da izvodi deo obuke nad severnim Jadranom. Uočen je i problem zaštite frekvencije tzv. kanala P za predaju podataka iz vazdušnog izviđanja. Najznačajniji efekat je bio izuzetno ofanzivan duh ispoljen na vežbi.[3]

Izviđačke eskadrile, kao i u tršćanskoj krizi 1953. godine, izvršile su određen broj specijalnih letova radi praćenja aktivnosti italijanskih snaga i 6. flote. U ovom kontekstu posebno je značajno što je 353. iae tek bila završila preobuku na tip IJ-21.[4]

Prelazak u borbenu gotovost pratile su sledeće slabosti: usporeno premeštanje raketnih jedinica, izbor ratnih vatrenih položaja, neefikasnost VOJIN na određenim delovima teritorije i na određenim visinama, problem zaštićene frekvencije za predaju izviđačkih podataka. Ipak, i pored toga, pokazan je izuzetan ofanzivan duh kod svih pripadnika RV, snage NATO su neprekidno praćene i stečena su značajna iskustva.[5]

Pored značajnih rezultata ovih vežbi i manevara zabeležene su i slabosti koje su se ogledale u: pojednostavljenju uslova izvođenja borbenih dejstava na vežbi; nedovoljnom uzimanju u obzir efekata dejstava protivničkih snaga; angažovanju borbene avijacije za uništenje objekata na relativno maloj dubini, odnosno ciljeva koji su se mogli uništiti drugim sredstvima; neuvežbanosti objedinjavanja trupne i teritorijalne PVO; šablonizmu u različitim fazama dejstva; nedovoljnom uvežbavanju borbenih dejstava u početnom periodu rata pri iznenadnom napadu

1 MJRV, k. 27 5.VaK (1974).
2 Izjave tadašnjih pripadnika 352. i 353. iae, penz. pukovnika B. Antonića, N. Šušića, M. Kostića autoru.
3 MJRV, k. 27 5.VaK (1974).
4 Isto.
5 Isto; MJRV, k. 25, Istorija 11. dPVO 1965–1984 (1974).



Uvođenje izviđačkih aviona MIG-21R omogućilo je RV i PVO da ima mogućnosti ne samo foto već i radio-tehničkog izviđanja iz vazduha. (via M. Micevski)

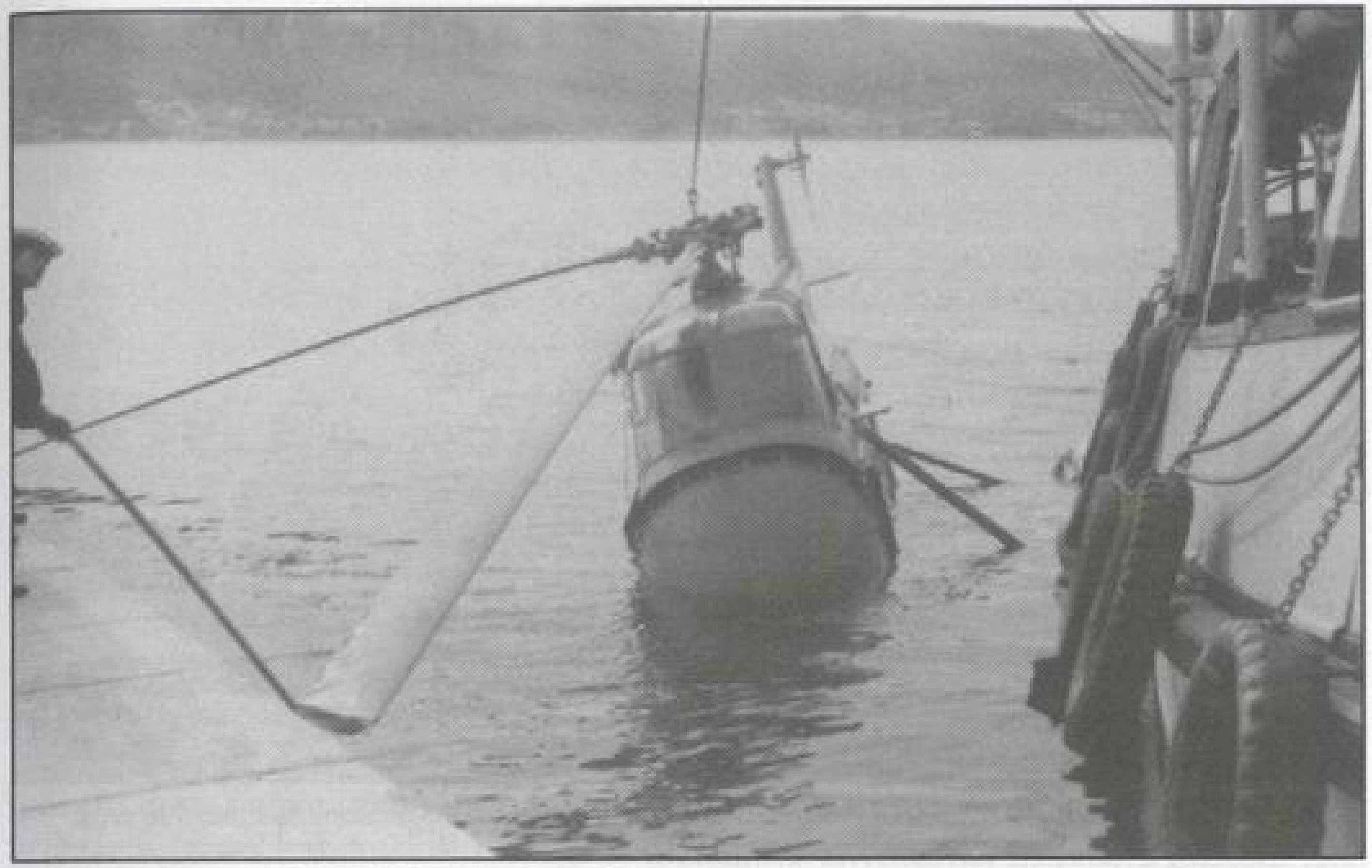
agresora; nedovoljnom uvežbavanju taktičkih i tehničkih postupaka za protivelektronsku zaštitu; neujednačenosti kriterijuma ocenjivanja rezultata dejstava.[1] Konačno, veći zadaci za RV i PVO bili su naleti i defilei pitomačkog, raketnog i vazduhoplovnog ešalona na majskim paradama u Beogradu 1970. i 1975. godine.

5.5 DOGRADNJA VAZDUHOPLOVSTVA SEDAMDESETIH GODINA

Posle velikih promena u vazduhoplovstvu tokom 1959–62. i 1964–66. godine, više nije bilo obimnijih reorganizacija. Komanda RV je i kod plana *Snaga* (1966–70) i kod plana *Rudo* (posle 1970) smatrala da nema više prostora za krupne organizacijske promene i znatnije smanjenje formacije. Unutrašnje rezerve su iscrpljene i mnoge jedinice su bile znatno ispod norme za A ešalon. Usled toga su sledeće reorganizacije bile mnogo manje, odnosno više su predstavljale dogradnju formacije. Na to je uticala i materijalna situacija. U dugoročnom planu 1971–1980, RV i PVO je dodeljivano 16,8% sredstava bez stambene izgradnje. Međutim, u tom periodu operativni zahtevi su po pravilu bili veći od odobrenih sredstava, a nepovoljna ekonomska kretanja uticala su na smanjenje odobrenih sredstava. Ipak, iz današnje perspektive vojnoekonomski uslovi bili su relativno stabilni.

U reorganizaciji 1973. godine (plan *Rudo*) rasformirani su 13. divizija PVO i 3. puk VOJIN – čiji je preostali 31. bataljon VOJIN sa 83. lap formirao 83. avio-

1 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 315.



Ponekad je bilo i incidenata kakav je ovaj pad S-55 u more.

brigadu. Time se linija podele između dve dPVO ustalila na liniji Donji Miholjac – Janjina –Pelješac.[1] Tri eskadrile lake avijacije prepotčinjene su dvema avijacijskim brigadama (461, 466. i 467), a jedna namenjena za obuku rezervnih oficira ponovo je ušla u sastav VVA (462[2]). Formirane su dve nove eskadrile sa avionima Jastreb (247. lbae i 351. iae[3]), a dve eskadrile su direktno potčinjene Komandi RV (352. iae i 675. mtrae).[4] Naređeno je formiranje još jednog raketnog puka (350) sa sistemom Neva-M. Obuka pripadnika ovog puka, kao i prijem tehnike, trajala je od januara meseca. Puk je u drugoj polovini jula izveo prvo bojevo gađanje na poligonu Kamenjak i 15. septembra 1975. uveden je u sistem dežurstva. Na taj način unapređena je formacija i stvorene nove jedinice, mahom zahvaljujući isporukama nove tehnike.[5]

U istoj reorganizaciji 1973. došlo je do izmena u jedinicama pomoćne avijacije. Početkom 1968. godine SSSR je počeo isporuke novih transportnih helikoptera tipa Mi-8, sa kojima će u Nišu biti formiran novi 119. helikopterski puk.[6] Početkom 70-ih još tri eskadrile su preobučene na helikopter Mi-8, čije su isporuke iz SSSR-a trajale sve do septembra 1976. Nove isporuke transportnih helikoptera Mi-8 iz SSSR-a omogućile su neke izmene u formaciji. Reorganizovani su pukovi

1 Nar. SSNO str. pov. 131-50, 14. septembar 1973; Isto, k. 25, Istorija 11. dPVO 1965–1984 (1973), isto, k. 26A 15. dPVO.
2 Nar. DSNO 45-12, od 7. marta 1973. Pored ponovo formirane 462. eskadrile, na mesto trenažnih eskadrila VSJ formirane su 461 (ponovo) i nove 466. i 467. eskadrila lake borbene avijacije.
3 Nar. DSNO 45-36, od 29. avgusta 1973.
4 Nar. SSNO str. pov. 131-50, od 14. septembra 1973.
5 MJRV, k.27 5.VaK (1975).
6 Puk je formiran prema naredbi DSNO str. pov. 575, od 10. decembra 1967.i rokom izvršenja do 30. aprila 1968. Detaljnije o upotrebi ovog helikoptera u RV i PVO videti u tekstu Aleksandar Radić, *Nezamijenjljiva osmica*, Naša krila 34, mart 2001, 6–7.

pomoćne avijacije (111. i 119) po novoj formaciji sa dve transportne helikoptersk eskadrile i jednom transportnom avijacijskom eskadrilom. Posle reorganizacij 107. puka i predislociranja ove komande u Mostar, iste godine je započeta preo buka na helikopter SA-341 Gazela.[1]

Jugoslavija je 1971. godine u Francuskoj od firme Aerospasial kupila licenc modernog lakog helikoptera SA-341 Gazela. Licenca je kupljena 1. oktobra 1971 pre nego što je taj tip ušao u francusko naoružanje.[2] U pitanju je bila delimičn licenca sa kooperacijom, da bi se izbeglo dugotrajno osvajanje pojedinih delov (rotorska glava) i kašnjenje ulaska u jedinice, kao kod helikoptera S-55. Tako đe, preduzeće Soko je radilo neke delove za Aerospasial u kooperaciji.[3] Komand novog 107. školskog helikopterskog puka počela je u Mostaru sa dve eskadril pripreme za prijem lakih helikoptera Gazela, ali je zbog kašnjenja isporuka ovo helikoptera iz fabrike Soko puk bio nekompletan i imao je samo Gazele francusk proizvodnje. Tek znatno kasnije, 1979. godine, stigle su prve Gazele iz licencn proizvodnje. Zamena za kratko korišćene protivpodmorničke S-55 stigla je ve 1974. godine kada je iz SSSR-a isporučeno šest protivpodmorničkih helikopter Ka-25 (HP-43), kojima je preoružana 784. ppdhe u Divuljama.

U ovom periodu došlo je do smene generacija, pa je američka borbena teh nika zaključno sa 1974. godinom uglavnom bila rashodovana. Jedinice lovačk avijacije kompletno su bile naoružane sovjetskim Migovima raznih varijanti, jedinice lovačko-bombarderske avijacije jugoslovenskim jurišnicima Jastreb. Ov tip osavremenio je LBA i približio je konceptu zamišljenog partizanskog rata, a



217 Avioni Galeb postali su sve prisutni na jugoslovenskim aerodromima, ali i dobar izvozni proizvod jugoslovenske industrije. Sve pilotske generacije od 1966. do 1999. godine letele su na ovom tipu.

1 Nar. SSNO, 45-1 od 6. januara 1973.
2 *Aerospatiale/Westland Gazelle, part 2*, Air Picotrial July 1978, 263–265 (u tekstu objavljena fotografija pr Gazele za RV, fab. br. 1030, sa br. 12001).
3 *Soko, vazduhoplovna industrija*, 47–48, 51.

je realno višestruko smanjio njenu ubojnu moć. Krajem 1975. godine bilo je 27 borbenih eskadrila sa 421 avionom i 570 pilota u jedinicama (od ukupno 659). Pomoćna avijacija je imala osam helikopterskih, tri transportne i jednu eskadrilu za vezu sa ukupno 249 vazduhoplova i 243 pilota (od ukupno 389). Nalet predviđen godišnjim planovima bio je 80 sati za pilote LA, 120 za pilote LBA, transportne avijacije 85, helikoptera 70, lake borbene avijacije 80 i avijacije za vezu 100 sati. Ostvaren nalet kretao se kod avio-brigade za podršku preko 5000 sati, lovačkog puka preko 3000 i transportnih pukova 4.700 sati.

U periodu 1975–1979, izdata su brojna pravila i uputstva koja su bila neposredno vezana za obuku avijacijskih jedinica RV i PVO, kao što su vidovsko pravilo Upotreba RV i PVO, Pravilo lovačke avijacije, Pravilo lovačko-bombarderske avijacije i Pravilo vazduhoplovne baze. Uporedo sa tim, inovirani su programi letačke obuke gotovo za sve vrste avijacije, unete su nove vežbe, koje su bile izraz promena u vazduhoplovnoj tehnici kod nas i u svetu, kao i u taktici njene upotrebe. U tom periodu težište obuke avijacijskih jedinica bilo je na uvežbavanju manevra letom i prebaziranjem, danju i noću, manevarskoj borbi u vazduhu na malim visinama, dejstvu po objektima na pokretnim poligonima na udaljenosti od aerodroma baziranja bliskom krajnjem taktičkom radijusu, uvežbavanju taktičkih postupaka za savlađivanje PVO na maršruti i rejonu objekta dejstva i vizuelnom, aerofoto i radio-tehničkom izviđanju sa različtih visina i uz primenu različitih manevara. Posebna pažnja je poklonjena dejstvu sa ratnih stajanki iz različitih stepena pripravnosti, kao i maksimalnom iskorišćenju sredstava za objektivnu kontrolu rezultata dejstava.

5.5.1 PVO sedamdesetih godina

Iskustva rata u Vijetnamu uslovila su početkom 70-ih godina dalja preispitivanja vezana za eventualnu agresiju i sistem PVO. Iz PVO je čak predlagano da se u Vijetnam uputi kvalifikovan vazduhoplovac radi ispitivanja tamošnjih iskustava, kao i da se na konsultacije u SSSR upute po jedan oficir iz RV i PVO i Uprave PVO radi obezbeđivanja njihovih analiza i drugih materijala po pitanjima iskustava rata u Vijetnamu i sovjetskih pogleda u vezi s tim. Procene sistema VOJIN govorile su da je otkrivanje i praćenje ciljeva na prilazima i iznad teritorije Jugoslavije na visinama 5000 – 20.000 metara bilo zadovoljavajuće, ali je bio problem u mogućnostima navođenja sopstvene lovačke avijacije zbog ograničenog broja kanala veze, neuvežbanosti instrumentalnog navođenja, kao i u preciznosti navođenja iznad 12.000 metara. Ratna iskustva iz Vijetnama I očekivana dejstva avijacije sa srednjih i velikih visina upućivala su planere RV da sugerišu da se u okviru plana *Rudo* treba orijentisati na kupovinu raketnih sistema sposobnih za borbu na srednjim i velikim visinama, sa plafonom dejstva koji ne bi smeo da bude ispod 18 km. Još tada je planirano stvaranje jednog raketnog puka PVO u okolini Sarajeva, kao i ojačanje postojeća dva puka do nivoa brigade sa po osam raketnih diviziona. Dva raketna puka sa ukupno osam raketnih i dva raketno-tehnička diviziona predstavljali su, sa lovačkom avijacijom, oslonac PVO u odbrani osetljivih rejona Beograda i Zagreba gde su se očekivala najveća agresorova dejstva. Smatralo se da taktičko-tehničke osobine ovih sistema predstavljaju veoma efikasno sredstvo



Priprema za dejstvo na vežbi Golija 76. Piloti 204. puka ispred aviona 22870 sa svetloplavo obojeni nosom, tipa Mig 21 MF. Šest komada ovog tipa ušli su u sastav RV 1975. godine.

u borbi protiv vazdušnih ciljeva na srednjim i velikim visinama. Ratna iskust Vijetnamskog rata upućivala su jugoslovenske planere da se u sledećem per orijentišu na nabavku raketnih sistema sposobnih za borbu i na srednjim i vel visinama „sa plafonom dejstva koji ne bi smeo da bude ispod 18 km“. Uglavn sve je planirano uz oslon na nabavke i konsultacije sa SSSR-om.[1]

Sa postojećom generacijom Migova (100–110 operativnih u sedam esk la) RV je moglo da vodi efikasne borbe na visinama od 5000 do 12.000 me Smatralo se da se, zavisno od koncepcije napada agresora, dnevno može ost 180–260 a/p (i do tri po avionu) sa efektom 30–50 oborenih agresorovih av Planere RV i PVO u prvoj polovini 70-ih godina zabrinjavale su slabe moguć lovačke avijacije na visinama preko 12.000 metara, pre svega zbog slabosti ins mentalnog navođenja lovaca od strane jedinica VOJIN i slabljenja maneva osobina Migova na tim visinama. Brinulo ih je i to što nisu mogli da odgo na pretnje jugoslovenskom vazdušnom prostoru sa visina preko 19.000 me Avioni za ove visine nisu ni bili predviđeni za nabavku.

Za drugu polovinu 70-ih godina bila je predviđena nabavka savremenije zije lovca Mig-21 (L-X), ili Mig-23 – sposobnih za efikasna dejstva na vel visinama, kao i uvođenje dozvučnih domaćih aviona Orao sa raketama v–v za lovačkih zadataka.[2]

Od 1974. modernizovan je i sistem automatizacije obrade podataka i kom dovanja uvođenjem savremenije opreme sa računarima treće generacije. Mo sistemi AS-74 i AS-75 opremili su raketne i jedinice VOJIN. Uvođenjem sist

1 Studija: *Sistem PVO na srednjim i velikim visinama*, zaostavština pukovnika S. Sofronića, 1–13, 16–21

2 *Isto*, 14–15.

AS-74 razrešen je problem integracije lovačke avijacije i raketnih jedinica sa savremenom i informacionom tehnologijom automatskog navođenja lovačke avijacije u vazduhu i usmeravanja raketnih jedinica. Sistem AS-75 uveden je za potrebe upravljanja raketnim jedinicama.[1]

U realizaciji plana LA ubrzo je došlo do korekcija. Zbog nepovoljnog razvoja projekta Orao ovaj tip aviona nije planiran za uvođenje u LA. Do širenja formacije nije došlo, ali su zato nove isporuke aviona Mig-21 poboljšale situaciju u smislu modernizacije. Poslednju verziju aviona Mig-21 jugoslovensko vazduhoplovstvo počelo je da prima od 1977. godine. Reč je o verziji Mig-21bis, u RV i PVO poznatoj kao L-17, koja se znatno razlikovala od dotadašnjih *Elova*. Starešine su preobučene na avion Mig-21bis 1977. godine u Krasnodaru (SSSR) u trajanju od 45 dana. Po povratku ove grupe iz SSSR-a izvršena je preobuka komande, preostalih pilota i vtč 126. eskadrile na avion L-17. Za ovu eskadrilu preobuka je završena u sledećoj godini i odmah je započela preobuka 127. lae, koja je završena u prvoj polovini 1979. godine. Redovna obuka je u međuvremenu izvođena na L-15, ali je postepeno osvajana nova verzija. Zbog održavanja aviona Mig-21bis u garantnom roku u puku se sve do 1983. nalazilo desetak sovjetskih tehničara.[2]

Kada se doda da je 5. septembra 1977. formiran još jedan, 450. raketni puk PVO naoružan raketnim sistemom Neva-M, vidimo da je u tom periodu defini-



Uvođenje Migova verzije L-17 i L-17K (Bis i Bis-K) bilo je značajan impuls za lovačku avijaciju. Posle skoro tri decenije ovaj tip je i danas (2006) osnovni lovački avion ratnog vazduhoplovstva.

1 Elaborat o protivazdušnoj odbani (izrađen 1988. u upravi ARJ PVO) na 187 strana i 1–72 priloga, iz zaostavštine pukovnika Sofronića. Zbog oštećenosti rukopisa nismo identifikovali tačan naziv elaborata, 109.

2 L-17 je frontovski lovac, sa novim motorom većeg potiska, drugačijim forsažem za izvođenje aviona iz vazduha. Sa njim je moguće izvršiti sve elemente višeg pilotiranja, a bio je vrlo kvalitetan u vazdušnoj borbi na malim visinama. Avion je bio opremljen radarom RP-22 SMA (Safir 21), sistemom za automatsko upravljanje SAU-23 ESN i radio-sistemom bližnje navigacije RSBN 5S. Avion je takođe mogao da nosi značajan ubojni teret pod krilima. Godišnje istorije 204. vlp (1977–1982), spomen-soba 204. lap Batajnica; *204. lovački avijacijski puk, Ponos, snaga i viteštvo*, multimedijalna prezentacija (CD).



Maršal Tito u poseti raketašima na aerodromu Batajnica 1975. godine, razgleda novopristigle rakete tipa Neva novoformiranog 350. raketnog puka PVO. (250. rbr PVO)

tivno zaokružena vatrena moć PVO za period do rata 1991. godine. Posle bojevog gađanja na rtu Kamenjak, puk je 17. marta 1978. ušao u sistem dežurstva.[1]

Još 1974. godine zaključeno je da je zapostavljeno traženje rešenja i izrada taktike vazdušne borbe lovačke avijacije, jer je bilo jasno da se ne može ići na presretanje većih grupa parom ili pojedinačnim avionom. Kritikovan je usvojen stav da će savremena dejstva ofanzivne avijacije biti pretežno na malim visinama, na osnovu čega je i dato težište obuke u presretanju. Međutim, izvedeno je samo 30% takve obuke, a nije obezbeđena ni efikasnost na svim visinama. „Lovačka avijacija uvežbana je za presretanje avionom-parom, pretežno na ciljeve koji ne manevrišu, ali je nedvosmisleno da će dejstvovati po neprijatelju koji će voditi manevarsku vazdušnu borbu, dakle lovačko-bombarderskoj avijaciji, a ne samo bombarderskoj", kako se predviđalo.

5.5.2 *Oslon na domaće vazduhoplovne projekte*

U lovačko-bombarderskoj avijaciji pojavili su se problemi u razvoju u kasnim 70-im godinama, jer je projekat Orao kasnio i imao prilično neizvesnu sudbinu. Pad borbene moći ove avijacije je posebno zbrinjavao zbog male nosivosti tereta i pojava zamora materijala i deformacija što je početkom 80-ih godina smanjilo popunu lbae na oko 77%. Našavši se u takvoj situaciji vazduhoplovni

1 *Kraljevske lisice 1977–2002*, povodom 25 godina 450. raketnog puka PVO, (Medojević Dragan) Beograd 2002, 7–10.

planeri su za slučaj rata predviđali upotrebu lovačke avijacije, konkretno novih aviona Mig-21bis, u dejstvima po ciljevima na zemlji. Očekivalo se da avion Orao zameni Jastreb u eskadrilama i predstavlja nosioca lovačko-bombarderske avijacije u tom periodu. Planom razvoja za ovaj tip u periodu 1978–1980, bilo je predviđeno prenaoružanje četiri lbae i dve lae sa ukupno 80 aviona Orao. Zbog niza poremećaja u razvoju i proizvodnji nije isporučen nijedan primerak, što je imalo krupne negativne posledice na razvojne planove i borbenu sposobnost jedinica RV.[1]

Iako je u pitanju bio projekat koji se razvijao dugi niz godina, do uspešne finalizacije nije dolazilo. Još 1968. godine rađene su prve analize o jurišnom avionu koji bi u perspektivi bio naslednik Jastreba. Britansko-francuski avion tipa Jaguar, koji je izvršio probni let te godine, bio je uzor kako po konstruktivnoj koncepciji, tako i po filozofiji upotrebe. Bilo je predviđeno da to bude avion za školovanje, borbenu upotrebu i podršku kopnene vojske. U skladu sa političkim pristupom toga vremena, koji je često dezavuisao tehničke i tehnološke strane projekata, trebalo je naći partnera, ali van blokova. Tako je odabrana susedna Rumunija, čija je avio-industrija bila u razvoju, ali je zemlja u tom trenutku imala osetan otklon od SSSR-a i Varšavskog pakta.

Iako su Rumuni imali upotrebljiva teorijska znanja, a Jugosloveni i dosta iskustava u praksi, problemi u saradnji tek će se kasnije javiti. Dogovoren je zajednički rad sa podelom troškova razvoja na jednake delove. Ocenjeno je da zajednički razvoj i proizvodnja omogućavaju veći ukupan broj aviona u podeljenoj proizvodnji, a to onda pojeftinjuje cenu pojedinačnih aviona, kada se ona razdeli na veći broj aviona. Zajednički rad omogućavao je i podelu troškova za otkup licence za razne komponente, a posebno za motor. Tako je započeo rad na avionu, koji je u projektnoj fazi dobio oznaku YUROM, a kasnije u Jugoslaviji nazvan Orao (J-22). Avion je projektovan u VTI i rumunskom pandanu IMFCA u Bukureštu. U jugoslovenskoj verziji avion je finalizovan u preduzeću Soko Mostar, koje je proizvodilo krila i kormila pravaca. Fabrika Utva iz Pančeva proizvodila je zadnji deo trupa, krilca i nosače, a rumunska fabrika prednji deo trupa, horizontalne stabilizatore i dopunske rezervoare.[2]

Prvi let prototipa izveden je 31. oktobra 1974, a rumunska strana je sa identičnim prototipom izvršila let otprilike u isto vreme. Avion je spoljnim izgledom podsećao na britansko-francuski Jaguar, a neke delove je čak imao identične. Ispitivanja su ocenila da je avion prekoračio projektovanu težinu, pa je bilo potrebno da se u predseriji ispravi taj nedostatak, kao i da se poboljšaju sistem komandi i komandnih površina i centraža aviona. Prototip je komisijski predat VOC-u 6. maja 1975. Prototip dvoseda, u ovoj fazi poznat kao YUROM D, takođe je kasnio. Fabrička ispitivanja u vazduhu obavljena su u novembru i decembru, pa je avion preleteo u Batajnicu gde je VOC-u bio isporučen 20. decembra 1976, a zvanično primljen u VOC 17. januara 1977. Taj drugi po redu Orao poleteo je probni pilot Rupnik. U sledećih nekoliko godina prototip Orla je prošao kroz intenzivnu fazu ispitivanja o čemu svedoče sledeći podaci: u 1977. godini izvršen je 121 let sa 85,05 sati naleta na jednosedu, a 116 letova sa 80,25 časova na dvosedu. Na proto-

1 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 154.
2 Z. Rendulić, *n.d.*, 88–90; Aleksandar Radić, *Borbeni avioni*, prva knjiga, drugo i dopunjeno izdanje, Beograd 1997, 38.



Prototip aviona Orao na jednom od svojih prvih letova.

tipu je najviše vremena utrošeno na motorska i razvojna ispitivanja. Skidanje oba motora, pa zatim zamena motora, promena rezervoara, skidanje flapsova, ugradnja stabilizujućih limova na nosu, takozvanih „brkova“, produžavali su ispitivanja. Ispitivanja prototipa završena su 27. decembra 1977.[1]

Paralelno sa razvojem aviona Orao osvajala se i izrada motora Rols Rojs Vajper po licenci koju su zajednički kupile obe strane.[2] Britanska aero-industrija je tako nastavila svoje prisustvo u jugoslovenskim konstrukcijama započeto još izborom motora, avionike i sedišta za avione Galeb/Jastreb. Problem motora ostao je i deo diskusije o čitavom projektu: da li je Orao trebalo opremiti jačim i modernijim motrom nego što je to Vajper? Visoka cena i tehnička komplikovanost boljih motora nisu dopuštali razmišljanja o licencnoj proizvodnji, tako da bi se Orao razvijao uz vrlo skup strani motor. Pripadnost Rumunije Varšavskom paktu dodatno je komplikovala mogućnost nabavke boljeg motora i licence, jer na Zapadu nije bilo ni govora o prodaji nekog složenijeg sistema državi članici Varšavskog pakta.

U istoj koncepcijskoj liniji razvijen je i novi laki školsko- borbeni avion, kao dalji razvoj standardnog mlaznog školsko-borbenog aviona Galeb G-2. Bio je to Super Galeb ili Galeb G-4. U vreme nastanka ideje o stvaranju takvog aviona pojavila se nova generacija aviona za obuku, koji su se u sekundarnoj ulozi koristili kao laki jurišnici (britanski Hok, francusko-nemački Alfadžet...). Februara 1974. usvojen je program realizacije aviona Galeb G-4 (u to vreme britanski Hok, na koga G-4 koncepcijski podseća, napravio je prve probne letove). Nad novim projektom radio je tim VTI-a predvođen pukovnikom Ljubomirom Gruborovićem.

1 *VOC 1923–2003*, 74–75.
2 Z. Rendulić, *n.d.*, 95–97.



Drugi prototip Super Galeba (23005) poleteo je 14. decembra 1979. godine. Ovaj primerak sa celopokretnim horizontalnim repom, postao je obrazac za serijsku proizvodnju. (VOC)

G-4 je bio moderan školski-borbeni avion namenjen za letačku i borbenu obuku. Za drugu namenu bio je opremljen sa četiri potkrilna nosača za naoružanje i kontejnerom sa topom od 23 mm. Na taj način avion je ispunjavao zahteve ograničenog, ali sasvim upotrebljivog borbenog aviona. Razumljivo, i njegova uloga u osnovnom i produženom školovanju pilota je bila prisutna. Najznačajnije sličnosti aviona Orao i G-4 su motor tipa Vajper i oprema.[1] Belo obojeni prototip Galeb G-4 (23004), izvršio je pre roka prvi let 17. jula 1978. sa pilotom Mirkom Anželom za komandama. Drugi prototip (23005), poleteo je 16. decembra 1979. sa pilotom Vladom Krmeljom. Taj prototip delimično se razlikovao od prvog, pre svega u konstrukciji repnog dela. Drugi prototip je imao celopokretni horizontalni rep pod negativnim uglom diedra od 10 stepeni, kao i izmenjeno kućište za padobran.[2]

5.5.3 *Transportna avijacija*

Glavni oslonac transportne flote RV i PVO bili su avioni tipa C-47 koji su početkom 70-ih godina prolazili kroz težak period. Teškoće sa rezervnim delovima postale su ozbiljne. Avioni Li-3 rashodovani su jula 1971, najviše zbog dotrajalosti strukture krila. Iz Francuske je 1972. godine nabavljeno 14 polovnih C-47, od kojih je deo odmah rashodovan za rezervne delove, a ostali sledeće godine upućeni za popunu jedinica. Sovjetski transportni avioni AN-26, koji su isporučivani od

1 Z. Rendulić, *n.d.*, 98–99; Aleksandar Radić, *Specijalni, školski i transportni avioni*, Beograd 1996, 20–21.
2 *VOC 1923–2003*, 76–77.

1976. godine, potpuno su u ulozi osnovnog transportnog aviona RV i PVO zamenili veterane C-47.

Preobuka 677. i 679. eskadrile započela je 1975. godine. Uz taj tip isporučeni su i avioni An-2TD, koji su dodeljeni eskadrilama sa AN-26. Obuku na njima je izvodila 63. padobranska brigada, a jedan avion je u 105. školskom puku služio za padobranske skokove pitomaca VVA.[1] Avioni AN-2, koji su bili u sastavu poljoprivredne avijacije, trebalo je da u slučaju rata takođe oforme transportne i lake eskadrile i uđu u sastav oružanih snaga. Dugi niz godina je RV i PVO bilo angažovano i za vazdušna snimanja za potrebe geografskog i geološkog instituta. U tu svrhu nabavljena su dva dvomotrna aviona tipa Dornijer Do-28D-2. Unutrašnjost letelica ispunjena je raznom opremom, između ostalog kamerom za aerofotogrametrijsko snimanje i skenerom za traženje pijaće vode ili rude. Za putovanja vrhovnog komandanta maršala Tita, krajem 60-ih godina nabavljeni su klipni Il-18D i mlazna Karavela. Iljušin je korišćen na dužim relacijama, a Karavela na kraćim. Sa ovim avionima su zamenjeni ranije korišćeni DC-6B. Tito je tim avionima više puta leteo na prelazu 60-ih u 70-te godine. Ipak, I pored pouzdanosti, rad sa IL-18 i Sovjetima pokazao je niz problema, najviše oko hitne isporuke rezervnih delova usled pojednih otkaza.[2] Stoga je stvar rešena nešto kasnije nabavkom pouzdanih



Transportne eskadrile dobile su sedamdesetih godina desetak polovnih Daglasa C-47 nabavljenih u Francuskoj, kao pojačanje do nabavke novog transportnog aviona. (via M. Micevski)

1 A. Radić, *Specijalni, školski i transportni avioni*, 42–43, (AN-2) 62 i 63 (AN-26).
2 Z. Rendulić, Sjećanja, str 272-277; Hrelja M. Mario, *Karavela na jugoslovenskom nebu*, Naša krila 33, septembar 2000, 12–13. Autor navodi da je za deset godina u jedinici Karavela (7601/74101) naletela samo 910 sati, što je jedna iznajmljena Karavela kod Inex adrie airwaysa naletela za samo nekoliko meseci u komercijalnoj upotrebi.



Osnovni transportni avion RV i PVO od 1976-77 godine, postao je sovjetski Antonov AN-26. Izuzetno pouzdan i siguran tip je ostao do danas u upotrebi. (Dejan Savić)

mlaznih aviona sa kojima nije bilo nikakvih trzavica oko održavanja. Tako su od 1975. godine u sastav 675. mtrag ušla su dva Boinga 727,[1] kojima je Tito leteo na svojim putovanjima u SAD, centralnu Ameriku, SSSR, Kinu i Koreju 1976–1979. Prilikom tih velikih poseta, u drugom avionu leteli su pratnja i predstavnici medija. Titu su časovi letenja upisivani u letačku knjižicu vođenu kod ove jedinice sa brojem 1. Statistika govori da je Tito imao 348 letova sa 788,35 sati povedenih u vazduhu. Najviše naleta ostvario je u Il-18, a zatim u Boingu 727.[2] Posle Titove smrti, 675. mtrag je izgubila osnovnu namenu – prevoz vrhovnog komandanta, pa je spojena sa 138. grupom za razvoj u novu 138. transportnu brigadu R,[3] postavši specijalizovana transportna jedinica, kasnije još dugo poznata na aerodromu kao *bela* ili *DC eskadrila*.

5.5.4 *Laka borbena avijacija*

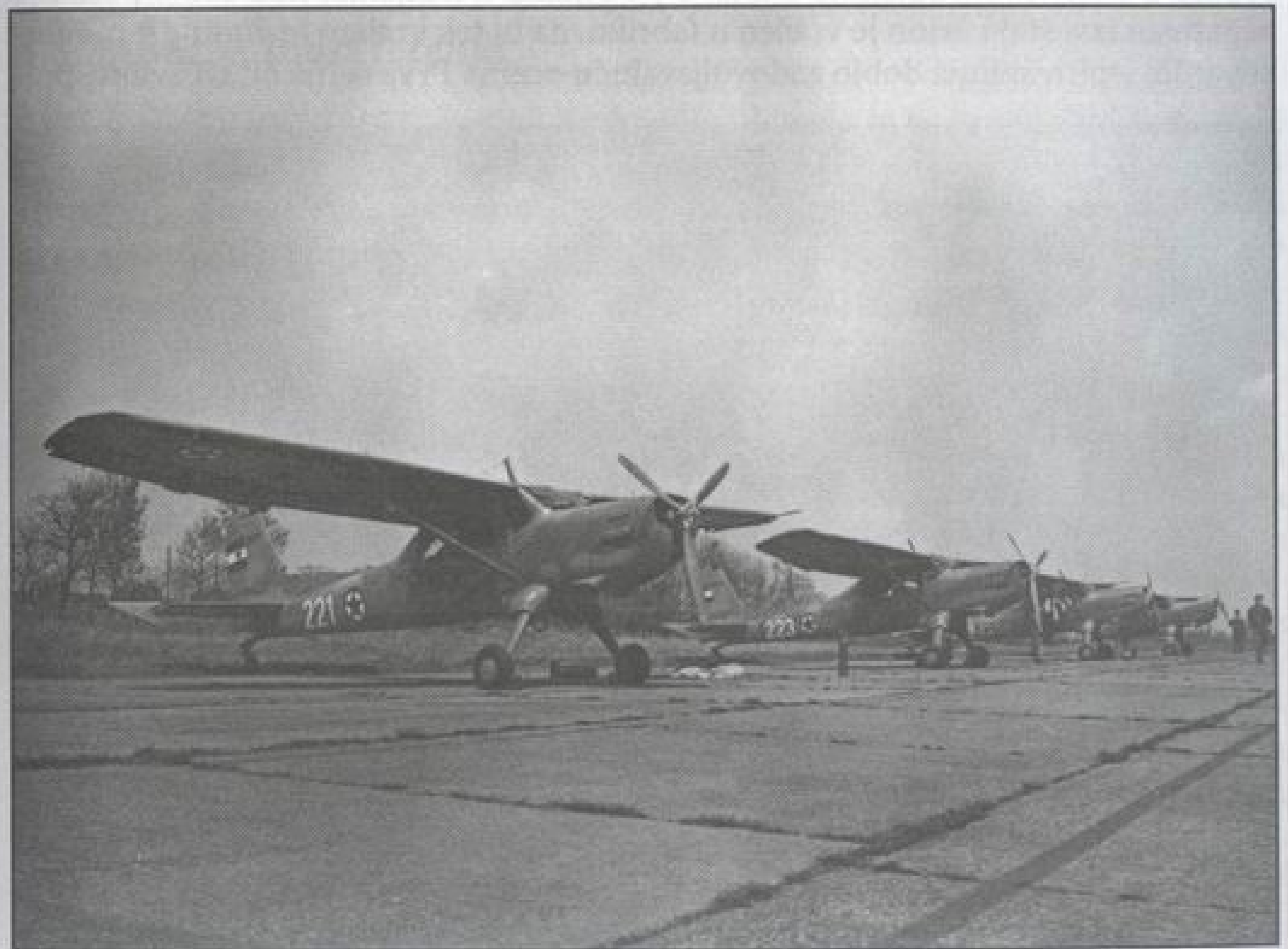
Jedna od specifičnosti jugoslovenske vazduhoplovne doktrine (od početka 60-ih godina) bile su jedinice lake borbene avijacije (LaBA). Na osnovu doktrine tzv. opštenarodnog rata i „na bazi iskustava iz NOR-a" predviđeno je šire razvijanje jedinica „partizanske avijacije" što je bilo saglasno sa razvojem Teritorijalne od-

1 O avionu Boing-727 u Jugoslaviji videti maketoramu: *Boeing 727* (Danijel Frka), Bilten Yuvam 5–6, septembar 1987, 19–27.
2 P. Pejčić, *Tito među vazduhoplovcima,* (izdanje 1980), 35–93.
3 Nar. 1134-1, od 27. juna 1983.

brane i partizanskih jedinica u kopnenoj vojsci i kasnije u mornarici.[1] Namena tih eskadrila bila je podrška snagama KoV i dejstvo na manjoj dubini fronta, uznemiravanje i ometanje neprijatelja, posebno u uslovima slabe PVO. Najviše ih je bilo na očekivanom pravcu dejstava oba moguća protivnika, baziranih u Cerklju, zatim na Lučkom i Brniku. U praksi, one su nastale prenaoružanjem divizijskih eskadrila avionima tipa 522, a kasnije proširivane ili reorganizovane avionima Kraguj i Utva-66.

U toku 1962. proizveden je prototip aviona Kraguj. Bio je to laki borbeni klipni avion Soko Kraguj. Avion je ispitivan prvo u Mostaru, a zatim je preleteo u Batajnicu u pratnji jednog 522, gde je primljen 25. decembra 1962.[2] Drugi prototip stigao je u VOC 29. aprila 1963, a prilikom posete centru maršal Tito je razgledao i taj prototip. Tokom ispitivanja konstatovano je dosta grešaka na avionu (1962): pregrevanje motora – kasnije smanjeno dodatnim lulama ispod kapotaža, prekoračenje broja obrtaja motora, problemi sa izduvnim sistemom i rezervoarima za gorivo. Interesantno je da su (1964) na ovom avionu ispitivane i skije. Posle završetka ispitivanja, dat je signal za dalja razvojno-eksploataciona ispitivanja i serijsku proizvodnju.[3]

Prvi čelni avion Kraguj, a za njim i sledeća tri proizvedena primerka bili su pre-



Serija Utvi 66 pred isporuku iz fabrike u jedinice RV i PVO. Ovaj tip korišćen je kao avion za održavanje veze, pilotsku trenažu i obuku rezervnih oficira avijacije.

1 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 123.
2 MJRV, istorijat Komande JRV (1962), III. Pozadina i tehnika, 18.
3 *VOC 1923–2003*, 67.

dati VOC-u, a potom su sa prvom serijom od marta do jula 1967. isporučeni za preoružanje 460. eskadrile 82. avio-brigade u Cerklju. Juna 1973. formirane su dve nove elaba na aerodromima Brnik i Lučko u okviru iste brigade.[1] Sledeća serija aviona Kraguj isporučena je tek sredinom 1977, kada je ovaj tip ušao i u naoružanje 462. elaba u Tuzli koja je tokom 80-ih godina za potrebe VVA školovala rezervne oficire. Tako su čitave generacije rezervnih pilota prošle obuku na ovom tipu. Pored zadataka lakog borbenog aviona, Kraguj je u jugoslovenskoj projekciji rata sa doktrinom ONOR-a bio predviđen za borbu protiv helikopterskih desanata, jer je brzinom i pokretljivošću nadmašivao tadašnje transportne i druge helikoptere. Koncepcijski Kraguj je bio konstruisan da je mogao da se koristi sa malih površina, privremeno zaposednute teritorije uz manevrisanje sa dužinom vožnje ispod 200 metara.[2] Kolika je bila problematičnost ove koncepcije očekivanog rata, tolika je bila i problematičnost ovog tipa. Početkom 80-ih eskadrile Kraguja su rasformirane ili preformirane u protivoklopne helikopterske eskadrile. Bilo je predviđeno da avioni tipa Kraguj i ljudstvo pređu u sastav TO,[3] ali je to realizovano tek od kraja 1988. godine jer pre toga republičke TO nisu mogle da ih prihvate i organizuju obuku pilota.

Tokom 1961. godine u proces ispitivanja ušla je još jedna domaća konstrukcija: Utva-60, odnosno verzija sa plovcima Utva 60-H. Ovaj hidroavion ispitivan je 1963/64, prvo u hidrobazi na Dunavu pa onda u Divuljama. Jula 1964. poslat je negativan izveštaj i avion je vraćen u fabriku, da bi tek krajem te godine u modifikovanim ispitivanjima dobio zadovoljavajuću ocenu. Prva serija od tri aviona pre-



Prototip aviona Utva 75 u letu. Masovna proizvodnja ovog dvoseda, omogućila je osnovnu obuku ne samo pilota u RV i PVO već i široko spektar upotrebe u VSJ. (VOC)

1 Spomen-soba 82. abr, Cerklje, autor napravio belešku jula 1986.
2 Z. Rendulić, *n.d.*, 83.
3 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 123–124.

data je oktobra 1964. u 122. hidroavijacijsku eskadrilu.[1] U 1965. godini primljeno je nekoliko aviona Utva-60 AF koji su kasnije korišćeni za aerofotosnimanje u susednoj jedinici na Batajnici. Dalji razvoj Utve-60 doveo je do nastanka veoma uspešnog visokokrilnog aviona za vezu tipa Utva-66, čiji je prvi prototip ušao u ispitivanje decembra 1966, drugi u decembru 1967, a sledeća dva prototipa u novembru 1968. godine.[2]

Zbog zamene starijih aviona i unifikacije sportske avijacije (VSJ) i vojnog vazduhoplovstva, januara 1975. godine RV i PVO je potpisalo ugovor sa fabrikom Utva o izradi novog lakog aviona. Bio je to niskokrilac sa dva sedišta u tandemu, namenjen za obuku pilota i druge aktivnosti u VSJ. Prve serije aviona isporučene su za VSJ 1979. godine. Od sledeće, 1980. godine Utva-75 je ušla u naoružanje RV i to u sastav 333. eskadrile 105. avio-puka VVA, za osnovnu obuku pitomaca u letenju.[3] Za mehaničare je ta zamena značila kraj mnogim problemima, dok je za pilote to bio kraj mnogim lepim figurama i lepom letenju.[4] Ostale primerke je finansirala vojska i oni su sa urednim evidencijskim brojevima predati VSJ-u. Tokom 80-ih godina činili su njegovu okosnicu sa preko 100 primeraka u upotrebi. U ratnom razvoju bilo je planirano da se ovi avioni koriste u okviru Teritorijalne odbrane.

5.5.5. Bezbednost letenja

U periodu 1966–1975. godine bezbednost letenja je osetno poboljšana. Broj udesa je smanjen za više od 2,5 puta, a prosečan nalet u odnosu na jedan udes porećao se za 1,5 put. U programe letačke obuke uvedeno je mnogo novih složenih delova: presretanje pri nadzvučnim brzinama i na velikim visinama, raketiranje ciljeva u vazduhu vođenim i nevođenim raketama vazduh–vazduh, borbe u vazduhu na raznim visinama, dejstva po objektima na zemlji uz primenu složenih manevara, desantiranje helikopterima, prevoz teških i visokogabaritnih tereta, radio-tehničko izviđanje. Sistem školovanja, savremeni simulatori leta i obezbeđenje letenja podigli su bezbednost na viši nivo. Broj udesa bez smrtnih posledica od 1966. do 1971. godine stalno je opadao, da bi se zatim nastavio uz značajniji pad 1973. Najnepovoljnije su bile godine 1966–1968. Kretanje udesa sa smrtnim posledicama bilo je znatno ravnomernije tokom celog perioda, sa najnepovoljnijim godinama 1967, 1974. i 1975. Zbirni pregledi pokazuju da je ljudski faktor bio osnovni uzrok u 70% slučajeva – i to u 2/3 slučajeva greške posade, zatim otkaz materijala 21% i ostalo 9%. Analize grešaka posada pokazale su da piloti jednostavnijih aviona kao što su Galeb i Jastreb pri izvršenju manje složenih zadataka prouzrokuju udese zbog nediscipline pri letenju, odnosno odstupanja od zadatih elemenata leta. Piloti složenijih aviona, kao što su nadzvučni lovci tipa Mig-21, pri izvršavanju težih taktičkih zadataka prouzrokovali su udese greškom u tehnici pilotiranja.

Odstupanje od zadataka – nedisciplina letenja, češće se pojavljivalo kod pilota

1 MJRV, istorijat Komande JRV (1964), Pozadina i tehnika.
2 *VOC 1923–2003*, 68.
3 A. Radić, *Specijalni, školski i transportni avioni*, 22–23; Z. Rendulić, *n.d.*, 133; *VOC 1923–2003*, 86–87; *Utva 75, predvodnik sportske flote* (Slaviša Vlačić), Aeromagazin 44, decembar 2002 / januar 2003, 14–16.
4 Vladimir Rajtar, *Nebeski ratnici, uspomene hrvatskog pilota*, Zagreb 1995, 44.

koji su izvodili pojedinačne vanaerodromske letove i čiji se letovi nisu kontrolisali radarski ili na neki drugi način. Pokazalo se, kao i u prethodnim periodima, da udesi prouzrokovani nedisciplinom u letenju obično imaju teške posledice, kao što su: pogibija posade, uništenje ili teže oštećenje vazduhoplova i nanošenje štete drugim licima.

Ukupan nalet po godinama bio je u padu i to 25% u odnosu na period 1956–65, i 8% u odnosu na prvu posleratnu deceniju. Nalet je posebno bio u opadanju 1966–1970. i 1974. godine, a u porastu 1971–1973. i 1975. kada su se odvijale velike vežbe ili pripreme za paradu. Taj negativan trend opravdavan je uvođenjem supersoničnih aviona na kojima su letovi kraće trajali, malim procentom ispravnosti američke tehnike koja je u tom periodu ispala iz upotrebe i ograničavanjem naleta za pilote pojedine vrste avijacije. Kako je ocenjeno, „Primetan je veliki udeo otkaza materijala što je posledica, pre svega, zastarelosti aviona američkog porekla, od kojih su neki ostali u upotrebi uglavnom do 1974".[1]

5.5.6 Unapređenje školstva

Novim zakonom o vojnim školama iz 1978. godine Vazduhoplovna gimnazija preimenovana je u Vazduhoplovnu opštu srednju vojnu školu „Maršal Tito", školski centri su pored nastavne dobili i naučnu funkciju, a Komandno-štabna akademija RV i PVO dobila je status visokoškolske nastavne i naučne ustanove. Precizirani su metodologija izrade nastavnih planova i programa, postupci i kriterijumi o zaključivanju opšteg uspeha i za visoke škole, a utvrđena je načelna struktura završnog ispita u srednjim vojnim školama, kao i diplomskog ispita. [2]

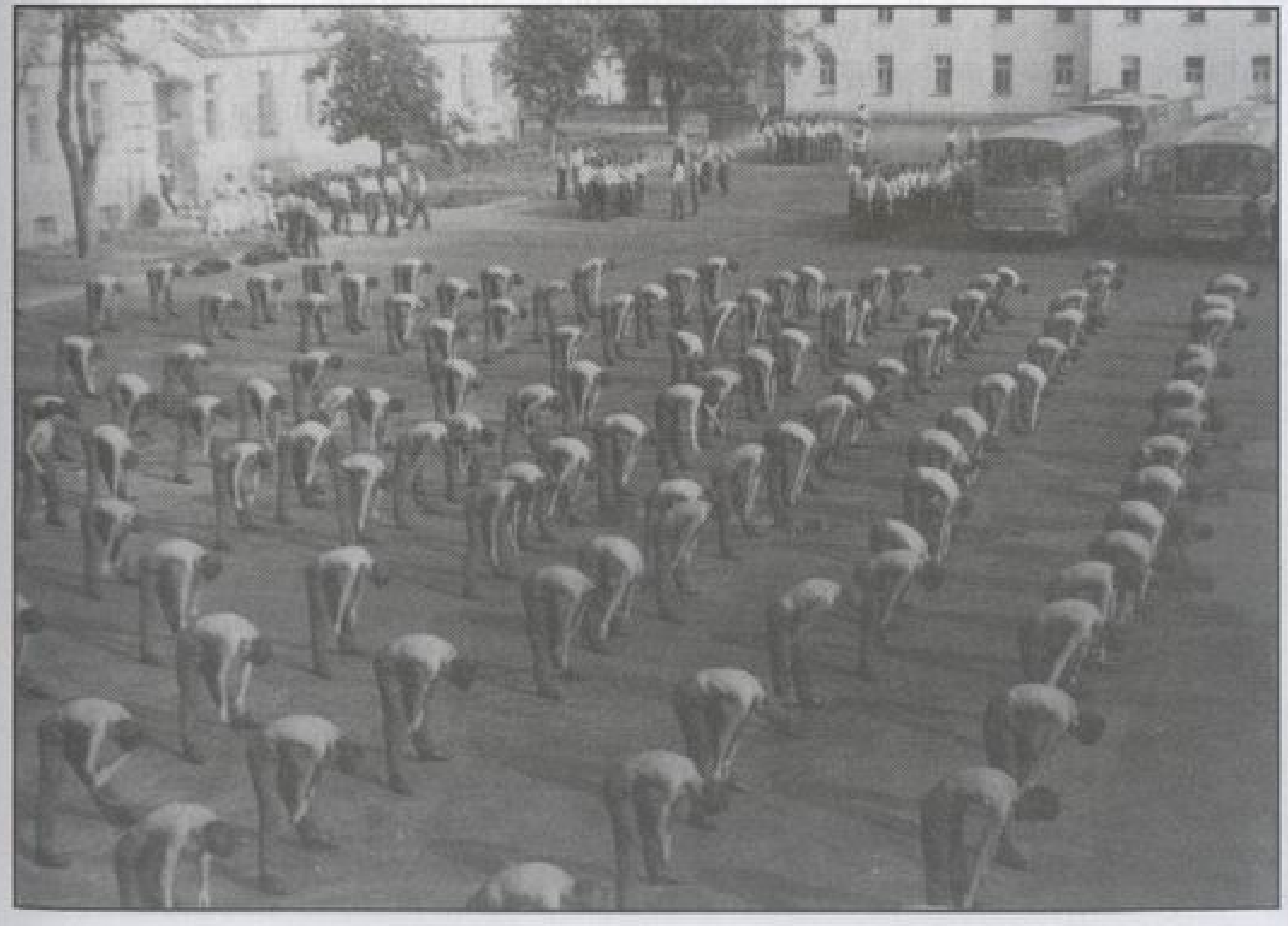


230 Pitomci na pešadijskoj obuci na poligonu Kalinovik.

1 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, Bezbednost letenja u periodu od 1966. do 1975. godine, 349–354.
2 *Isto*, 318.

Vazduhoplovna opšta srednja vojna škola „Maršal Tito" u potpunosti je ispunila postavljene ciljeve, zadatke i očekivanja. Postala je izvor kandidata za prijem na školovanje u VVA, koji su u „idejno-političkom, vazduhoplovnom i psihofizičkom pogledu veoma dobro pripremljeni za uspešan početak školovanja u VVA. Sve je to pogodovalo visokom procentu uspešno završenih pitomaca–pilota (75–80% i više) i povećanju izlaznog kvaliteta pilota aviona i helikoptera".[1] Za mnoge je dolazak u tu vazduhoplovnu školu bila prva prilika za susret sa budućim kolegama iz drugih krajeva, sa drugim običajima, govorom i navikama. Susret sa nastavnicima letenja u VVA u Zemuniku bio je prvi susret sa realnostima letenja kao što su bile pogibije nekih pitomaca ili nastavnika ili ponekad strogi nastavnici, uglavnom stariji piloti. Svaki nastavnik je imao 2–3 pitomca sa kojima je izvodio obuku. Pitomci su se na početku školovanja ponekad susretali sa odbojnošću sredine. U Mostaru ili još više u Zadru, gde je inače bilo dosta vojske u garnizonu, njeni pripadnici su često bili na listi nepoželjnih. Slično je bilo i sa mladim pitomcima vazduhoplovne gimnazije ili akademije. Sedamdesetih godina dolazilo je ponekad i do sukoba između pitomaca gimnazije i raznih gradskih klapa. Slično je bilo i u Zadru. Sa svojim kratkim frizurama i kretanjem u grupama, uglavnom vikendom, pitomci su bili lako upadljivi u maloj primorskoj sredini.[2]

Piloti LBA i izviđačke avijacije u četvrtoj godini školovanja izvodili su namensku obuku na avionima koji su bili u jedinicama RV i PVO, a gde su piloti raspo-



231 Jutarnja fiskultura kao deo obuke pitomaca vazduhoplovnih akademija sredinom sedamdesetih godina. Fotografija otkriva deo kasarnske atmosfere u kojoj su stasavali vazduhoplovci.

1 *Isto*, 332; *Čuvari našeg neba*, 297–299.
2 V. Rajtar, *n.d.*, 40.

ređivani posle završetka VVA. Međutim, za lovačku avijaciju takvih mogućnosti nije bilo.[1] Dalje isporuke aviona Mig omogućile su da se 1982. godine sa lovcima verzija L-14 i NL-16 formira 129. lovačka eskadrila u 185. školskom puku. Na taj način i supersonični lovci su uvedeni lanac školovanja mladih pilota u VVA.[2] U prethodnom periodu 1978 – 1982. u Batajnici je postojao 128. centar za preobuku (na supersonične avione), namenjen obuci pilota na avionima Mig-21. Ulogu ovog centra preuzela je nova eskadrila u Puli i tako zaokružila tipologiju vazduhoplova na kojima su piloti u VVA sticali znanja u završnoj godini. Posle ove promene iz VVA vazduhoplovstvo je direktno dobijalo jedan broj mladih pilota supersoničnih aviona iz svake nove klase.[3]

Sve to je omogućilo da se sistem školovanja vazduhoplovaca postavi na stabilnu osnovu, koja je usaglašena sa potrebama RV i PVO. Naravno, s vremena na vreme bilo je problematičnih odluka koje su remetile uzlaznu liniju školstva. Takva je bila i odluka iz 1978. godine o novom sistemu ocenjivanja, prema kojem su su se računale ocene u odnosu na predmete a ne prosečna ocena. Posebno je to osetila 29. klasa koja je ocenjivana i po starom i po novom principu. U praksi taj sistem je delovao dosta destimulativno i izazivao pojačanu tendenciju pitomaca prema osrednjosti. U intenzivnu upotrebu ušao je i simulator. U 185. puku izvršen je eksperiment koji je pokazao važnost obuke na simulatoru i njegov značaj za kvalitet letačke obuke. Iz 27. klase VVA metodom slučajnog uzorka odabrano je 8 pitomaca i sa njima je završena kompletna obuka po planu i programu na SLJ-21. Odabrani pitomci su polagali ispitni let pred nastavnicima iz Uprave VVA, koji nisu znali da ti pitomci nisu izvršili nijedan IFR let. Svih 8 pitomaca je u potpunosti zadovoljilo na ispitu, sa ocenom vrlo dobar.[4]

Na osnovu Odluke o razvoju vojnih škola i školskih centara od 1981. do 1990, i tokom 1984/85. školski sistem je dograđen. Formiran je Centar visokih vojnih škola RV i PVO, u čiji su sastav ulazile Komandno-štabna škola taktike, Komandno-štabna škola operatike, poslediplomske studije ratne veštine i stalna ispitna komisija za čin majora. Vazduhoplovno-tehnički školski centar RV i PVO preformiran je u Školski centar RV i PVO, Vazduhoplovno-tehnička vojna akademija u Vojnu akademiju RV i PVO sa tri smera (vazduhoplovno-tehnički, PVO i opšti smer), a Vazduhoplovno-tehnička srednja vojna škola u Srednju vojnu školu RV i PVO. Formiran je i Školski centar PVO, a rasformiran Raketni školski centar.[5]

Po svršetku obuke i promocije nastajao je život mladog oficira u nekom garnizonu širom Jugoslavije. Imajući relativno dobru platu sa letačkim dodatkom u relativno dobrom vremenu, mladi oficiri su mogli da otkriju čari života koje im kao pitomcima nisu bile dostupne, pa čak i u mestima koja nisu mnogo volela vojsku. Od tih primanja moglo se 70-ih i 80-ih godina uštedeti za opremanje stana i kakav-takav automobil. Tu su bili i beneficirani radni staž i duži godišnji odmor. Jedan od znakova pripadnosti oficirskom koru bilo je 70-ih godina i puštanje brkova.[6]

1 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 322–323.
2 Nar. SSNO, 2157-1, od 24. decembra 1980, za preformiranje 185. lbap.
3 MJRV, k. 36, 185. lbap (Š).
4 *30. godina 185. lbap (Š)*, 18 i 32.
5 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 318.
6 Branka Primorac, *Perešin, Život i smrt, O Rudolfu, ne samo pilotu...* Zagreb 2001, 75; V. Rajtar, *n.d.*, 39–42.

5.6 OKRUŽENJE VAZDUHOPLOVSTVA POČETKOM OSAMDESETIH

Odlazak Tita sa životne i istorijske scene, 1980. godine, otvorio je deceniju iskušenja i stalne krize u društvu. Najveći problemi su bili: pobune albanskog stanovništva 1981. i 1989. godine, rast nacionalizma i zatvaranje u sopstvene republike na bazi ustavnih promena iz 1974, dugotrajna ekonomska kriza i nedostatak jedinstvenog izvora političke moći posle nestanka Tita. Svi ti problemi posebno su uticali na JNA, koja se pred nekim od njih zatvarala u sebe.

Najizraženije je bilo grupisanje vojnika albanske narodnosti. Znatan deo njih držao se veoma zatvoreno i sa njima je teško uspostavljan kontakt. Pojedini su simulirali nepoznavanje srpskohrvatskog jezika i izbegavali su manje-više sve oblike druženja s vojnicima drugih nacionalnosti, narodnosti. Ta zatvorenost stvarala je nepoverenje kod većine ostalih vojnika i pojačavala je izolovanost vojnika albanske narodnosti. Već od 1982. godine u RV se otkrivaju prve ilegalne grupice albanskih vojnika, dolazi do verbalnih istupa i ispisivanja parola.[1] Međutim, sredinom 80-ih raste „ispoljavanje nacionalizma" (srpskog, hrvatskog, slovenačkog) ili „ispoljavanje sa pozicija klera". Uobičajena pojava u tim godinama bilo je slanje neprijateljskog propagandnog materijala na adrese vojnih lica, a 1982. čule su se i glasine o diverzantskoj grupi ubačenoj u garnizone RV u Slavoniji. U moralno-političkom smislu registruje se porast kriminalnih pojava, „negativnog uticaja klera" i privrednog kriminala (krađe oružja, municije ili goriva).[2]



Poslednji T-33A prepravljen u avion za vuču meta, leteli su aprila 1983. Na slici avion 10058 iz sastava 525. trenažne eskadrile (V. Romić)

1 MJRV, k.108, 5. VaK (1984).
2 MJRV, k. 27. 5. VaK (1980, 1981, 1982); MJRV k. 25, Istorija 11. dPVO 1965–1984 (1981).

Ratno vazduhoplovstvo je bilo izrazit tehnički vid JNA koji je zahtevao maksimalan timski rad, sa strogo podeljenim ulogama koje po svom značaju čak nisu vezane za čin i komandni položaj (na primer posade transportnih aviona ili helikoptera, ili činjenica da se oficir visokog čina-pilot pojavljuje u borbenim dejstvima kao neposredan borac na prvoj liniji fronta). Sve je to predstavljalo veliku prepreku raznim negativnim pojavama. Upravo zbog specifičnosti vida, RV i PVO je imalo znatno manje negativnih pojava u međuljudskim odnosima u odnosu na druge strategijske grupacije. Interne ankete pokazivale su da je protekcije u unapređivanju, preokupiranosti ličnim problemima, nezainteresovanosti za rad, nevojničkog i nedoličnog ponašanja bilo najmanje u RV i PVO. Kako su jedinice RV i PVO specifični kolektivi, bilo je mnogo manje birokratskog odnosa starešina. U jedinicama ovog vida, a posebno u avijacijskim, broj starešina je veći od broja vojnika, pa je bilo pojava zapostavljanja ili bežanja od neposrednog rada sa vojnicima.

Postojalo je rašireno nezadovoljstvo životnim standardom, posebno ličnim dohocima, raspodelom stanova, dobijanjem mesta u vojnim odmaralištima. Odnos civila prema aktivnim vojnim licima posebno je bio nezadovoljavajući u SAP Kosovo, ali i u SR Sloveniji.[1]

I pored svega ocene stanja u kojima se živelo bile su stereotipne: „dalje zaoštravanje vojno-političke situacije u svetu“, „jačanje svih oblika pritisaka snaga specijalnog rata“, „povećanje spoljnog pritiska na zemlju“, „teškoće na unutrašnjem planu razvoja našeg društva“, „realizacija mera ekonomske stabilizacije“ i tek na kraju „negativni uticaj unutrašnjih neprijatelja“, smatran opisno vrlo široko (1986). Strane obaveštajne službe najviše su bile zainteresovane za objekte i položaje raketnih pukova i sistema VOJIN, naročito kod 91. bataljona i 350. puka (1985).[2]

5.7. USPON U OSAMDESETIM GODINAMA

Kako je stanje u Jugoslaviji bilo povoljno, u smislu privrednih kretanja, rasta društvenog proizvoda i dohotka, očekivano je da sledeća dekada bude period najvećeg razvojnog zamaha u vazduhoplovstvu uvođenjem novih tipova domaćih borbenih aviona, daljim razvojem sistema PVO, mahom kroz nabavke novih radara i daljim proširenjem formacije vida. Ipak, struktura budžeta za RV i PVO nije bila povoljna i iznosila je 16,8 % ukupnih sredstava za JNA. Poseban problem je bilo izdvajanje samo 6% od te sume (kao 100%) za obuku, ubojna sredstva i gorivo. Vazduhoplovstvo je moralo često da se bori za povoljniju raspodelu u budžetu, uzmičući pred kopnenom vojskom i vojnim vrhom, gde se često čulo da je RV i PVO skupo i da ga treba smanjiti. Ta tendencija je opstala sa vremenom i uticala na mnoge kasnije reorganizacije i vizije upotrebe i načina organizovanja vazduhoplovstva do danas.

Juna 1979. ukinuta je dvojnost funkcija komandanata RV i PVO koji je bio ujedno i pomoćnik SSNO za RV i PVO. Tada je u okviru SSNO formiran Sektor RV i PVO, da bi 1981. godine u funkciji zamenika načelnika Generalštaba za RV i

1 MJRV, k.27. 5. VaK (1980); MJRV, k.26A, 15. d PVO (1983, 1984, 1985).
2 MJRV, k.27. 5. VaK; isto k.26A, 15. d PVO (1985).

PVO bile objedinjene i tri uprave (RV, PVO, VTU), i konačno da bi 1984. ponovo čitav organ nazvan Sektor za Zamenika načelnika GŠ za RV i PVO.[1] U tom periodu dva puta je došlo do još nekoliko manjih reorganizacija samog vida (1978, 1982). Opšti cilj bio je smanjenje broja ljudstva a podizanje tehnološkog nivoa. Neka rešenja organizacije pokazuju da je bilo koncepcijskih lutanja: 1978. godine 82. i 98. abr su preformirane u pukove samo sa LBA eskadrilama, dakle bez elaba i iae, da bi im u 1982. godini ponovo bile vraćene izviđačke eskadrile i status aviobrigada[2]. Takođe, promenama iz 1978. godine u sistemu PVO ukinute su brigade koje su obuhvatale bataljone VOJIN, koji su uvršteni u postojeće pukove.[3] Time je ostvarena jasna podela nadležnosti u sistemu PVO i vatrene podrške, upravo kao i na početku procesa 1966. godine. U ovom periodu razvoj formacije letačkih jedinica bio je direktno uslovljen tempom proizvodnje i osvajanja novih tipova u domaćoj industriji.

Razvoj i proizvodnja školsko-borbenih aviona tipa Orao i Galeb G-4 bili su usporeni mnogim tehničko-tehnološkim i konstrukcionim problemima, koje vazduhoplovna industrija nije uspela pravovremeno da reši. Zbog toga ni planirana dinamika ulaska ovih tipova u naoružanje nije ostvarena. Prema utvrđenoj dinamici u 1977. godini, ceo program proizvodnje za avion Orao trebalo je da bude završen zaključno sa 1984. godinom. Međutim, ceo program do 1985. godine bio je realizovan samo sa jednom četvrtinom.[4]



Prva serija aviona Orao isporučena 1982. godine nije nosila naoružanje i bila je izviđačka verzija. Ovi avioni ušli su u sastav mostarske 353. eskadrile. U prvom planu je dvosedi Orao varijante INJ-22.

1 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 156–157.
2 Nar SSNO 358–1, od 25. februara 1983.
3 Interesantno je da je naređenje za ove promene bilo doneto još u jesen 1976 (Nar SSNO str. pov 76–40), al su promene izvršene 1978. godine.
4 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 154.

U fazi razvoja kao svojevrsan most do pravog Orla isporučena je serija aviona označena kao izviđač (IJ-22), koja je trebalo da zameni pomalo neadekvatan izviđački Jastreb. Prvi let ove verzije obavljen je januara 1981, a ova serija je fabrički ispitana od aprila do septembra te godine, posle čega je izrađen i privremeni uput za letenje na ovom tipu. Izviđačka verzija aviona Orao bila je bez naoružanja sa podtrupnim kontejnerom za dnevna i noćna snimanja. Prvi dvosed tipa Orao iz predserije ispitivan je u VOC-u od marta do juna 1982. Glavni adut novog izviđača bio je kontejner sa linijskim IC skenerom. Na potpuno novom primerku aviona Orao, 25719, izvršeno je ispitivanje ovog skenera u drugoj polovini 1982. godine. Kasnije su na tipu Orao ispitivane fotokamere tipa Omera i FKN-22 (1987–1988).[1]

Planom iz 1980. predviđeno je da prve primerke serijskih aviona Orao primi (1981) 351. iae. Već krajem 1980. počela je preobuka za sastav 351. iae iz Cerklju, čak je i preseljen simulator leta na taj aerodrom, ali je zbog raznih razloga obustavljena (pogibija komandira ove eskadrile na prototipu dvoseda[2] i dr.). Tako je prva eskadrila koja je dobila avione Orao bila 353. iae u Mostaru.[3] Stalo se na stanovište da je lakše preobučiti eskadrilu koja se nalazi u susedstvu same fabrike. Sledila je 1983. godine preobuka 351. eskadrile u Cerklju. Konačno, jedno odeljenje 350. eskadrile u Tuzli tokom 1987. dobilo je Orlove izviđače. Preobuka na ovaj tip je bila je kvalitetna, ali i veoma spora zbog čestih otkaza i nedostatka dvoseda. Ispravnost je bila 50% po normi a u stvarnosti još i manje, pa se letelo uglavnom na 3–4 aviona. U ovom periodu avioni gotovo da su kružili između eskadrila koje su vršile preobuku. Ostvaren nalet je bio veoma mali i nalazio se na „donjoj granici bezbednosti" (351.iae).[4]

Sa motorima Vajper sa dopunskim sagorevanjem, razvijen je lovacbombarder Orao J-22 (čiji se prototip pominje kao SY-1) koji se, osim po novom motoru, razlikovao i po dodatnoj površini krila–malo hibridnom krilu, u predelu u predelu korena krila i usisnika vazduha, radi poboljšanja aerodinamičkih osobina, kao i dobrim odnosom između potiska i težine aviona. Prototip J-22 poleteo je 20. oktobra 1983, a za njegovim komandama nalazio se pilot major Branislav Gaćeša. Ispitivanja u VOC-u su usledila odmah za probnim letom. Sa ovom varijantom uglavnom su postignuti predviđeni taktičko-tehnički zahtevi, iako je za to trebalo mnogo više vremena i napora nego što se u početku očekivalo. Za ovu verziju nabavljeno je na Zapadu i asortiman ubojnih sredstava: britanske kasetne bombe BL-755 (još 1978),[5] američke bombe Snekaj (MK-82, MK-82K) ispitivane od oktobra 1981, televizijski vođena raketa vazduh–zemlja AGM-65 Maverik (opitno dejstvo sa aviona IJ-22 Orao početkom aprila 1985), kao i francuske bombe Durandal. Razvijena je i domaća raketa vazduh–zemlja pod nazivom *Grom*, koja je ispitivana u VOC-u u drugoj polovini 1985, odnosno u dopunskim razvojnim

1 *VOC 1923–2003*, 81.
2 MJRV, k.27B. 5. VaK (1981). U udesu prototipa-dvoseda 25002 19. septembra 1981. poginuo je major Milan Veljović, komandir 351. izviđačke eskadrile.
3 MJRV k. 87, Istorija 351. iae za 1981.
4 MJRV, k.108, 5. VaK (1984, 1985, 1986); MJRV k. 87, Istorija 350. iae za 1986. godinu; Isto za 1987. godinu. Isto, k.33, istorija 98. abr za 1984. godinu, Isto, za 1985. godinu.
5 MJRV, k.27. 5. VaK. (1978). Prva pošiljka od 9 vagona sa 200 komada ovih bombi stigla je u 474. vb 29. decembra 1978. Obuka za pripadnike 82. abr/474.vb za ovu bombu sprovedena je 1980. u VOC-u, a 11. novembra na poligonu Čenta izvršeno je pokazano dejstvo, isto k.27B 5, VaK (1980).



Prototip aviona J-22 Orao sa dopunskim sagorevanjem i naoružanje, bio je u stvari prvi, pravi Orao, kako je projektom zamišljen. Poleteo je krajem 1983. godine. (VOC)

ispitivanjima sa ispaljenjima oktobar 1989 – maj 1990. Sve modifikacije kod naoružanja, kao i upotreba vođenih i nevođenih sredstava, angažovala je više pojedinačnih aviona Orao raznih verzija u okviru VOC-a, sredinom 80-ih godina. Deo tog ubojnog asortimana korišćen je i na avionima G-4. Oba nova tipa privukla su značajnu pažnju stranih posmatrača, pa je veći broj stranih delegacija posetio VOC, ne bili se uverili u izgled i mogućnosti aviona Orao i G-4. Već 1978. Orao je u letu prikazan komandantima američkog i italijanskog vazduhoplovstva, većem broju stranih vojnih delegacija. Posebno je interesantno da je VOC organizovao više prikazivanja za potencijalne strane kupce iz zemalja trećeg sveta kakve su Alžir, Irak i druge.[1]

I pored problema oko aviona, bilo je i značajnih uspeha u pratećem asortimanu. Kroz licencnu proizvodnju, kooperacije ili sopstvene napore u toku proizvodnje aviona Orao, osvojene su komponente hidro i gorivne instalacije, katapultirajuće sedište, top GŠ-23L i municija za isti, nevođene rakete Munja 128 mm, domaći 16-cevni lanser za rakete 57 mm, razorne bombe FAB-250 i FAB-100 sa kočionim padorbanom – čiji su primerci ispitivani od 1978. godine.

Na „običnom" avionu IJ-22 Orao, probni pilot VOC-a Marjan Jelen je 22. novembra 1984. u poniranju premašio brzinu zvuka. *Moj zadatak je bio da ispitujem limite manevra, odnosno maksimalna opterećenja koja mogu da podnesu krila. Piloti znaju da je reč o traženju granica stišljivosti, jer ona limitira mogućnosti krila (da li je krilo podzvučno, krozvučno ili nadzvučno)*, opisao je u *Krilima armije* pilot Marjan Jelen istorijski događaj Orlovog leta preko granice zvuka. Prvi let po ovom pro-

1 *VOC 1923–2003*, 81–84.



Prototip Super Galeba, ili Galeb G-4, bio je osnova za izradu nulte serije od šest primeraka. Sam avion 23004 ostao je upotrebi do rata sa NATO 1999, kada je oštećen i prizemljen.

gramu izveo je 19. septembra. „Popeo sam avion na 10.500 i obrušio ga pod uglom od 20 stepeni. Brzina je rasla, ali je i visina brzo „iscurela". Mahmetar je pokazivao 0,97 kad sam bio na 9.000 metara. Ali to nije limit Orlovih krila, bio sam siguran". Sutradan se ponovilo isto. Sa visine 11.400 i uz obrušavanje od 35 stepeni, postignuto je isto 0,97 maha. U trećem letu, 22. novembra 1984, probni pilot Marjan Jelen je u poniranju sa 12.000 metara premašio brzinu zvuka, dostigavši maksimalnu brzinu 1,03 maha na visini od 9980, kada se avion, kako kaže, „otkačio". Mesec dana kasnije za ovaj istorijski let pilot Jelen dobio je Zlatni letački znak.[1]

Još u toku ispitivanja prototipova Galeba G-4 dat je zadatak da se izradi i probna serija od šest komada G-4. Za probnu partiju izabrano je rešenje repa sa prvog prototipa, sa klasičnim horizontalnim repnim površinama, samo sa većim podtrupnim perajem. Ta verzija je tada bila poznata kao „Produžena partija prototipa" (PPP), a kasnije je označena kao N-62T i služila je tokom 80-ih i 90-ih godina za vuču meta na gađanjima protivavionske artiljerije. Ovaj tip aviona prvi put je predstavljen na aeromitingu u Batajnici 21. maja 1982.[2] Jedinice VVA bile su najveći korisnik ovog tipa. Prva je od 3. decembra 1984. započela preobuku 229. eskadrila u Puli – koja je posle preobuke sledeće godine učestvovala i na paradi u Beogradu sa šest aviona.[3]

1 *Orao brži od zvuka*, Krila armije, 977–978, 26. decembar 1984; *VOC 1923–2003*, 82.
2 MJRV k. 87, Istorija 525. tae za 1984. godinu.
3 Naređenje za preobuku ove eksadrile dato je 16. decembra 1983, po nar. ZNGŠ za RV i PVO. Piloti VOC-a preletli su G-4 u Pulu 3. decembra iz Batajnice. Četiri dana kasnije svečanim strojem i uz prisustvo načelnika VVA označen je početak obuke. VOC-ov pilot Laslo Kolar izveo je demonstracioni program. Na avionu 23622 prvi je iz pulske jedinice poleteo pilot Đerfi. Do sredine januara četiri pilota preobučena su na G-4. Do juna izvršena je preobuka ukupno 9 pilota MJRV, k.36 185.lbapŠ (1985), Izjava Nenada Nićiforovića, autoru, oktobar 2002, Beograd.



Prvih šest primeraka G-4 ušli su 1982. u sastav 525. trenažne eskadrile. Neki od ovih primeraka dobili su uređaj za vuču meta koji je izradio VZ Zmaj iz Velike Gorice. (D. Veličković)

Usledio je još jedan važan debi novih jugoslovenskih aviona – 20 godina posle prve svetske premijere Galeba. Piloti VOC-a demonstrirali su novi avion u inostranstvu. Leteli su avionom 23005 24. maja 1983. na 35. salonu aeronautike u Buržeu.[1] Avion 23005 bio je izložen i na vazduhoplovnoj izložbi u Farnborou 1984. godine. Međunarodni posmatrači su bili iznenađeni jer su očekivali nastavak usavršavanja starog Galeba. Međutim, ovde je bilo reči o potpuno novoj konstrukciji.[2] Na 36. pariskom salonu aeronautike u Buržeu 1985, Jugoslavija je bila predstavljena sa oba nova tipa aviona. Uz G-4 sada je debitovao i Orao – bila je to njegova svetska premijera. U istoj konkurentskoj grupi bio je samo italijansko-brazilski prototip AMX, ali su posmatrači ocenili da je Orao nadmašio mogućeg konkurenta. Galeb G-4 je 2. juna imao još jedan ispit: pilotu Kneževiću po sletanju nije se zabravila nosna noga. Iako je avion zaparao nosem pistu, sve je prošlo bez većih posledica. Bio je to nepredviđeni dokaz visoke žilavosti novog Galeba.[3]

1 Program je trajao 4 minuta i 35 sekundi, *Galeb 4 na izložbi u parizu*, Front, maj 1983.
2 Na ovoj izložbi avione su leteli piloti VOC-a Laslo Kolar i Marjan Jelen. Avion je poleteo 28. avgusta vođen od JAK-a 40 i prelet je bio izveden sa sletanjima u Brniku i Luksemburgu, gde se dopunjavalo gorivo. Drugog septembra izveden je 4-minutni let pred novinarima, u oštroj konkurenciji aviona iste namene kao što su bili Hok, Alfadžet, C-101, MB-339, Siai-Marketi 211. Sedmog septembra usledio je i let pred publikom. *Galeb 4 na Farnborou*, Krila armije, 973, 17. septembar 1985, 5; *VOC 1923–2003*, 81–84.
3 U nedelju 26. maja ekipa VOC-a krenula je na još jedan medunarodni izazov. Orao (25102) i dva G-4 (23627 i 23628) poleteli su prema Buržeu. Za zadatak su bila angažovana četvorica pilota: Marjan Jelen i Borislav Gaćeša (Orao), odnosno Laslo Kolar i Sreten Knežević (G-4) i šestorica iskusnih tehničara. Letačka tačka Orla sledila je odmah iza G-4 i obuhvatala je: poletanje na forsažu, penjanje pod 30 stepeni, desni zaokret, izmena kursa, uvođenje u petlju, brzi levi i desni valjak, komandovani valjak i zaokret tipa 90–270 stepeni sa prelaskom preko leđa. Sledili su leđni let, kosa petlja, pun oštri zaokret i na kraju demonstracija minimalne brzine od 200 km na čas, prelazak na forsaž i manevar za sletanje. *Let u svet*, Krila armije, 988, 25. jun 1985, 3; *Let na pariski salon*, isto, 5; *VOC 1923–2003*, 83–84.

Sa jurišnicima J-22 i njihovim trenažnim dvosedima prva je krajem 1985. godine počela preoružavanje 238. lbae u Cerklju.[1]

Uporedo sa osvajanjem licencne proizvodnje helikoptera Gazela, započeta su ispitivanja naoružane verzije ovog helikoptera koja je nazvana Gama. Borbena varijanta Gazele u Jugoslaviji po naoružanju se potpuno razlikovala od originalne verzije. Bila je to potpuno samostalno razvijena varijanta borbene Gazele u projektantskom birou Vojnotehničkog instituta. Naoružana sovjetskim protivtenkovskim vođenim raketama Maljutka i vrlo ambiciozno raketama Strela 2M za borbu protiv ciljeva u vazduhu, nastala je naoružana verzija helikoptera Gama (HN-42M). Prvi naoružani primerak primljen je juna 1976, a ispitivan sa povoljnim rezultatima pune dve godine od novembra 1976. do novembra 1978. Tek znatno kasnije 1979. godine stigle su prve Gazele iz licencne proizvodnje. Prva domaća Gazela (12615) stigla je poslednjih dana decembra 1978. i ušla potom u ispitivanje.[2] U prvoj polovini 80-ih sa novoisporučenim helikopterima tipa Gazela formirana su odeljenja i eskadrile za izviđanje i vezu koje su bili podređene komandama armija, Vojno-pomorske oblasti i 2. samostalnog korpusa.[3] Za potrebe RV i PVO do sredine 80-ih godina isporučeno je 100 komada verzije SA-341. Deo serije bile su borbene Gazele, deo izviđačke i deo namenjen za spasavanje. Prve serije borbene veryije Gazele, stigle su u dve novoformirane protivoklopne helikopterske eskadrile na prelazu iz 1981. u 1982. godinu[4]. Izviđačka verzija Gazela nazvana je Hera (oznaka HI-42) i od standardne se razlikovala po opremi. Ova verzija bila je opremljena optičkim nišanom, laserskim daljinomerom, radio-visinomerom, dopler-navigacijskim sistemom i detektorom za radijaciono izviđanje. Svi primerci upućeni su u armijske eskadrile za izviđanje i vezu. Nekoliko primeraka spasilačke verzija (HS-42) bilo je opremljeno dizalicom i plovcima. Njih su upotrebljavale jedinice uz Jadransko more (105. puk, i eskadrila VPO). Polovinom 1982. godine kupljena je u Francuskoj licenca za helikopter SA-342L, koji se od SA-341 razlikovao po novom motoru Astazu 14M. Ova poboljšana Gazela (označena kao H-45) ušla je u naoružanje 1986. godine.[5]

Početkom 80-ih godina intenzivirana je obuka lovačke avijacije u uslovima graničnih mogućnosti avionskih radara i radara u sistemu VOJIN. U jedinicama LBA obuka je obuhvatila prebaziranje i dejstvo sa aerodroma B kategorije noću i bombardovanje kočećim bombama iz brišućeg leta. U helikopterskim eskadrilama – desantiranje na terenima nadmorske visina preko 1.000 m, prevoženje ljudi i sredstava na moru, kao i dejstvo po podmornicama. Obuka je izvođena u uslovima ograničenog rada zemaljskih radio-navigacijskih sredstava, sredstava veze, poletanje i sletanje na poletno-sletne staze ograničenih razmera; dejstva po objek-

1 MJRV, k.27B. 5. VaK.

2 Čelni primerak Gazele ispitan je od 23. maja do 26. septembra 1978. Kako je napredovala serijska proizvodnja, više primeraka naoružane Gazele (Gama) ulazilo je u intenzivna opitivanja po vrstama od 1980. godine. U prvoj polovini 80-ih u VOC-u su na ovom tipu vršena različita ispitivanja opreme i naoružanja: naoružane verzije Gama sa nevođenim raketnim zrnima (1980), ugradnje osmatračkih sprava radio stanica i druge elektronike (1980).

3 Nar SSNO 1192-1, 9. jun 1980, predvidela je formiranje ovih helikopterskih odeljenja prvo za 1, 2, 3. i 7. armiju, a potom i za 5, 9. armiju i Vojno područje Titograd (2. samostalni korpus) u skladu sa dinamikom proizvodnje.

4 Nar SSNO 551-1, 23. mart 1982, za formiranje 711. pohe.

5 Radomir Vujković, Aleksandar Radić, *Borbeni helikopteri*, Beograd 1996, 40–41.



Poboljšana verzija helikoptera Gazela Sa-342 ušla je u porizvodnju i kao naoružana verzija HN-45M Gama. Na slici je njen prototip u toku ispitivanja lansera LLU-007 u VOC-u, Batajnica. (VOC)

tima van granica taktičkog radijusa uz korišćenje etapnih aerodroma i presretanje i uništenje krstarećih raketa. Izviđačke eskadrile obučavale su se u aero-foto snimanju pomoću sistema za bočno i koso snimanje. Helikopterske protivoklopne eskadrile steći će prva iskustva is dejstava protivoklopnim vođenim raketama.

Vežba *Jedinstvo 83* bila je poslednja velika vežba održana u SFRJ. Izvedena je na prostoru istočne Makedonije. Njen značaj za vazduhoplovstvo bio je taj što su tri nova vazduhoplova imala prvo predstavljanje na njoj. Na vežbi su 13–14. septembra debitovali domaći avioni Orao i Galeb G-4, kao i naoružani helikopteri Gama. Za tu priliku septembra 1983. svih šest G-4 525. eskadrile, zajedno sa avionima tipa Orao 353. izviđačke eskadrile 97. avio-brigade, ušli su u sastav Mešovite avijacijske grupe, koja prebazira na aerodrom Skopski Petrovac. Grupa je bila formirana da uvežba i demonstrira ova dva tipa u „borbenim" dejstvima na ovoj združenoj taktičkoj vežbi. Komandant grupe bio je pukovnik Živan Kalić, komandant VOC-a. Na Orlovima je bilo i jedno odeljenje iz VOC-a, sa kojim je tada intenzivno sarađivano u preobuci. Eskadrila je pokazala mogućnosti ovog aviona u izviđanju. Sa Super-Galebovima izvedeno je dejstvo iz horizontalnog leta kočećim bombama američke proizvodnje tipa MK-82. „Iako smo mi u VOC-u leteli u okviru ispitivanja aviona ZTV Jedinstvo 83 predstavljala je priliku da pokažemo kako su Super-Galebovi i Orlovi visokih taktičko-tehničkih kvaliteta",ocenio je pukovnik Kalića na kraju vežbe.[1] Takođe, helikopteri Gama su pred vojnim zvaničnicima izvršili gađanje ciljeva raketama Maljutka na poligonu Krivolak.[2]

1 *VOC 1923–2003*, 82; Bojan Dimitrijević, *Kurjaci sa ušća, Istorijat 252. lovačko-bombarderske eskadrile*, Beograd 2004, 11.

2 MJRV, k.23, 1. VaK za 1983. godinu; B. Dimitrijević, *Kurjaci sa ušća*, 11; *VOC 1923–2003*, 81.



Dogovor pred let: piloti Mešovite avijacijske grupe na vežbi Jedinstvo 83 na aerodromu Skopski Petrovec. (VOC)

Sledeća velika demonstracija nove tehnike bio je nalet vazduhoplovnog ešelona na paradi 1985. godine nad Beogradom. Tada su uz Migove, milicijske i transportne helikoptere, proleteli i ešaloni naoružanih helikoptera Gama, zatim G-4 i izviđača Orao. Ešaloni Orlova i G-4 bili su sastavljeni od pilota i aviona iz eskadrile koje su do tada bile preoružane na ove tipove. Javnosti se, na tehničkom zboru organizovanom posle parade na beogradskom Ušću, prvi put prikazala i nova akro-grupa sa žuto ofarbanim avionima IJ-21 Jastreb.[1]

U ovom periodu formirana je i protivpožarne eskadrile. Prve ideje o kupovini protivpožarnih aviona pojavile su se 1973. godine i „sazrevale" su punih pet godina. Donošenje odluke i ugovaranje sa proizvođačem trajalo je još tri godine. Četiri protivpožarna aviona Kanader CL-215 Jugoslavija je nabavila 1981. i 1982. godine. Na preobuci u Kanadi bilo je 4 pilota i 14 tehničara, a preobuka je nastavljena i u Zadru pod rukovodstvom instruktora iz firme Kanader, koji su o trošku firme obučili sastav nove jedinice, u početku nazvane Protivpožarno odeljenje.[2] Pošto su Kanaderi isporučeni odeljenje je započelo rad. Kasnije 1985. odeljenje je preformirano u 676. protivpožarnu eskadrilu, koja je bazirala u Zemuniku do rata 1991. godine[3]. Da je

1 *Parada – defile mira i slobode*, Krila armije 985–986, 14. maj 1985; MJRV, k.36 185.lbapŠ (1985); Isto, k.34a, istorija 105. lbap (š) za 1984. godinu. Dana 25. oktobra 1984. naređeno je da se formira akro-grupa od četiri pilota (Bivic, Menđan, Njari i Perc) u okviru 333. eskadrile na avionu galeb G-2. Neposredno potom grupa je dobila preuređene avione IJ-21 ofarbane u žuto, kojiima je debitovala u javnosti maja 1985.

2 Nar. SSNO od 1946-1 od 23. novembra 1981.

3 Nar SSNO 366-1, 1. mart 1985.



Avioni tipa IJ-22 ušli su u naoružanje 353, potom 351. i na kraju 350 izviđačke eksadrile. Manjak aviona i problemi u preobuci uslovili su da su se oni koristili uz IJ-21 Jastreb. (VOC)

bilo velike potrebe za takvim gašenjem požara, govore podaci o intervencijama: 39 (1982. godine), 80 (1983), 46 (1984), 102 (1985), 54 (1986), 55 (1987), 68 (1988). O enormnom naprezanju svedoči i podatak da su jugoslovenski vazduhoplovci postavili svetski rekord na ovom tipu, kada je komandir eskadrile Radovan Katanić u jednom danu 1984. leteo 11,5 sati sa 225 izbačenih vodenih bombi.[1]

Tokom 80-ih godina, lovačka avijacija (osam eskadrila, tri puka) brojala je oko 160 aviona, od toga 85 najsavremenijih varijante Bis (L-17). Vazduhoplovni zavod Zmaj u Velikoj Gorici bio je odgovoran za remont ovog tipa od kraja 60-ih godina. U sastavu eskadrila bilo je po 16 aviona sa oko 26 pilota, odnosno ukupn 211 raspoloživih pilota sa prosekom 1,3 : 1 avion. Jugoslovenski planeri su nastojali da taj odnos podignu na 1,6: 1, što je bio odnos u NATO vazduhoplovstvima. LA jačine 6–9 lovaca dovođena je u najviši stepen gotovosti za 15 minuta, sa 30 aviona 60 min, a celokupne snage LA za oko 180 min od znaka uzbune. U 1985. godini planeri RV su ocenili: „Prema sadašnjem stanju b/g- LA je u mogućnosti da izvrši oko 550 a/p dnevno sa efektom oko 60–70 oborenih aviona".[2]

Problemi PVO u tom periodu bili su nedovoljna osposobljenost za dejstvo u uslovima elektronskog ometanja i narušenog sistema veza (VOJIN), sporo osvajanje sistema automatizacije, neosposobljenost za dejstvo po niskoletećim ciljevima, izvršavanje manevara (RJ), neizvršavanje planiranog broja presretanja sa

1 *Požari upozoravaju i prete*, Krila armije, 1047, 25. januar 1989, 4.

2 *Informacija o protivvazdušnoj odbrani naših OS (stanje i mogućnosti, osnovni problemi, pravci daljeg razvoja)* s/pov, datirano: 12. april 1985. iz zaostavštine puk. Sofronića, 2.

navođenjem, zatim presretanja na malim visinama, slobodan lov i povremen pad efikasnosti uvođenjem mladih pilota (LA). Naizmenično svake godine, iz obe divizije PVO išla je po jedna ekipa na gađanje iz raketnih sistema na poligon Ašaluk u SSSR-u, uglavnom sa visokim i najvišim ocenama.[1] Lovačke eskadrile izvršavale su dnevna i noćna gađanja u vazduhu sa projektilima vazduh–vazduh K-13, K-13M i R-3R na poligonima Dugi Otok.

U sastavu RV i PVO bile su sledeće raketne jedinice: 1 brigada i tri puka, jačine 20 diviziona (po četiri sistema Volhov i Dvina i 12 sistema Neva) sa ukupno 96 lansirnih rampi i ukupno 1460 raspoloživih raketa – od kojih oko 80% Neva. Beograd[2] je branilo osam diviziona: novi sistem Neva je ušao i u sistem PVO glavnog grada. Ova dugoočekivana promena omogućila je povećanje borbenih, prostornih i vatrenih mogućnosti, kao i višeslojnu vatru, žilavost sistema i toliko zahtevaneukružnu odbranu Beograda i mogućnost dejstava na niskoleteće i vrlo visoko leteće ciljeve. Brigada je u potpunosti formirana po novoj formaciji sa 8 raketnih diviziona i 2 raketno-tehnička diviziona raketnog sistema Dvina i Neva. Republičke centre Skoplje, Zagreb i Ljubljana branili su pukovi sa po četiri diviziona.[3] „Borbene mogućnosti ovih snaga su da unište oko 18–20 letelica u jednom naletu". Za odbranu vazduhoplovnih baza postojalo je tri laka artiljerijska puka PVO i deset diviziona PVO sa 1160 artiljerijskih oruđa, od kojih je oko 480 bilo raketnih sistema Strela 1M i 2M. Jedan od glavnih problema bila je zamena najstarijeg sistema Dvina, koji je od 1962. godine bio u upotrebi za odbranu Beograda. Ovaj raketni sistem pretrpeo je tri modifikacije radi poboljšanja efikasnosti, ali je već krajem 70-ih bio potpuno zastareo. Problematičnost upotrebe ovog sistema pojačavala je i velika osetljivost sovjetskih radara na elektronska dejstva.[4]

1 *Kraljevske lisice 1977–2002*, 11–13. U ovom periodu 450. rp PVO je bio na gađanju u SSSR 1979. i 1984. Prvi put gađanje je izvršeno na metu RM 207A, sa ocenom 4,40 a drugi put na metu LA-17K, sa ocenom 4,10.

2 Od januara 1982. 250. brigada funkcioniše sa novom organizacijom sa 8 raketnih i 2 raketno-tehnička diviziona, jer je primljena raketna tehnika za njihovo formiranje u okviru plana *Bluna*. U decembru 1981. primljena je tehnika za novi (2.) rtd tipa Neva i to 214 bojevih raketa i 2 školske stanice za ispitivanje agregata, rapovi sa rezervnim delovima i druga oprema. Stiglo je više kamiona i to 20 tipa Kraz, 9 tipa Ural, 3 tipa Kraza sa dizalicom, 4 tegljača Zil sa sedlom itd. U januaru 1982. stigla su sredstva za četiri rd i rtd Neva. U martu je došlo komandno mesto za tip Neva iz zavoda Kosomos za rtd. Tokom juna isporučeno je 178 novih raketa 5V27D. U julu su primljena raketnotehnička sredstva Neva za 8. rd. Primljeni su avgustu i novi radari tipa P-18 (4) za divizione Neva i kompletirano 70 raketa 5V27D bojevim glavama. U RŠC počela je preobuka na novim radarima P-18 i sistemu Akord. Kako je stizala nova tehnika postepeno su divizioni prediclocirani. Šesti rd prešao je sa aerodroma Batajnica na položaje na aerodromu Pančevo 27–28. jula, nekoliko dana kasnije 1. rd posle dvadeset godina boravka u Batajnici prešao je na položaje u kasarni Jakovo, 5/6 avgusta 7. rd iz Batajnice prešao je na privremeni VP u Jakovo. Nekoliko meseci kasnije, u novembru po završetku objekata u Zucama, prebačene su sve rakete Neva iz Batajnice u objekte tamošnjeg 2. rtd. Prve bojeve rakete, u kontingentima po osam komada, dopremljene na vatrene položaje 5, 6. i 7. rd decembra 1982. Stalna mesta lokacije 250. rbr PVO bila su od kraja 1982: Komanda i prištapske jedinice: Banjica; 1. rd PVO RS „DVINA" – Jakovo; 2. rd PVO RS „DVINA" – Obrenovac; 3. rd PVO RS „DVINA" – Mladenovac; 4. rd PVO RS „DVINA" – Smederevo; 5. rd PVO RS „NEVA" – Batajnica; 6. rd PVO RS „ NEVA" – Pančevo; 7. rd PVO RS „ NEVA" – Jakovo; 8. rd PVO RS „ NEVA" – Zuce; 1. rtd RS „DVINA" – Sremčica; 2. rtd RS „ NEVA" – Zuce. Brigada je (podaci iz 1984) imala 14 uređenih VP i delimično neuređeno rezervno komandno mesto. Sa osam radara P-12 i P-18 obezbeđivala je relativnu dovoljnu dubinu informacija, ukoliko bi bio narušen sistem VOJIN za njeno destvo po ciljevima na malim visinama. Završetkom komandnog mesta brigade u objektu 909 (Straževica) očekivalo se poboljšanje rada jedinice. (Iz istorijata 250. rbr PVO za 1981, 1982, 1983, 1984. godinu, komanda 250. rbr PVO, Banjica, Beograd).

3 *Informacija o protivvazdušnoj odbrani administrativno-političkih centara i objekata od vitalnog interesa za odbranu zemlje, stanje i mere za dogradnju PVO*, iz zaostavštine puk. Sofronića.

4 *Informacija o protivvazdušnoj odbrani naših OS (stanje i mogućnosti, osnovni problemi, pravci daljeg razvoja)*,



Dva aviona An-12 korišćena su intenzivno i za prebacivanje jugoslovenskih raketaša na bojeva gađanja na poligone u SSSR-u. Na slici vidi se avion 73311/ YU –AIC. (250. rbr PVO)



Raketaši 250. brigade PVO prebacuju se kaminima na poligon Ašuluk. (250. rbr PVO)



Dramatičan snimak ispaljivanja Neve od strane jugoslovesnkih raketaša, poligon Ašuluk. (250. rbr PVO)



Pripadnici 250. brigade i sovjetski raketaši na poligonu Ašuluk (250. rbr PVO)

Nabavljeni su novi radari iz Britanije (S-600) i SAD (AN/TPS-63, -70) i novi sistemi za automatizovani prenos i obradu podataka. Jedinice za elektronsko izviđanje su bile formirane, ali nisu bile sposobne za operativnu upotrebu.[1] Kontrola letenja je objedinjena na svim aerodromima u jedinstven sistem pod rukovodstvom Savezne uprave za kontrolu letenja. Jugoslovenske planere PVO zabrinjavali sau sledeći problemi: integracija u jedinstven sistem i modernizacija PVO novim lovačkim i raketnim sistemima; dogradnja sistema rukovođenja i komandovanja; protivraketna odbrana od krstarećih i drugih projektila koje bi napadači koristili u napadu. Konkretni problemi bili su sledeći: mala dubina dejstva 350. rp PVO, ograničenost i osetljivost za prilaz kod 155. rp PVO, zastarelost polovine sredstava za odbranu Beograda u 250. rbr PVO, gde je mala dubina teritorije povećavala mogućnosti iznenadnog dejstva, nedostatak PVO za centralni deo i jadransko vojište Jugoslavije.

U razvoju lovačke avijacije bilo je predviđeno produženje veka upotrebe postojećih tipova u LA, kroz modifikacije i usavršavanje radara i nabavku modernijih raketa vazduh–vazduh. Za period posle 1995. godine planirano je bilo uvođenje „novog nadzvučnog višenamenskog domaćeg aviona" ali i nabavke „određenog broja savremenih aviona iz uvoza". Za period 1986–1995. predviđalo se nabavka sredstava i formiranje još jednog raketnog puka za PVO šireg rejona Sarajeva, kao i nabavka sistema koji bi oko Beograda zamenio sistem Dvina. Sa aspekata koncepcije PVO i taktičkog iznenađenja, broj aerodroma u centralnom delu ratišta nije zadovoljavao. Razvoj aerodromske mreže nastavljen je i u ovom periodu. Od 1978. do posle 1980. godine izgrađen je aerodrom u Banjaluci, a vršeni su radovi na aerodromima B tipa – Grobničko Polje i Novo Mesto za prihvat mlazne avijacije.[2]

U ovom periodu na nivou korpusa su nastale prve čete za elektronsko ratovanje (čEI, čPEOB, čRTI). Njihov rad su pratile teškoće zbog nedovoljno obučenih kadrova, nepotpunog poznavanja stranih jezika i nedostatka rezervnih delova za opremu[3]. U naoružanje jugoslovenskog RV uvodi se sistem za koso aerofoto snimanje američke proizvodnje tipa LORAP KA-112A (Long Range Aerial Photography). Taj sistem, koji je označio prekretnicu u opremanju izviđačke avijacije, bio je namenjen za koso snimanje teritorije susednih država; sa visine od 10.000 m moglo je da se snimi 110 km bočno. Taj kontejner nije mogao da nosi L-14i, pa je zbog jačeg motora ali i mogućnosti da se kontejner prikači, izabran L-15 kao njegov nosač. Ova verzija Miga imala je dovoljan klirens i kontejner nije dodirivao zemlju. Adaptacija je bila izvršena u VOC-u. Dana 4. septembra 1983, VOC je primio jednu kameru KA-112A LOROP i 2 kontejnera. Početkom januara počelo je ispitivanje aviona L-15i sa kontejnerom LOROP. Posle polugodišnjeg uspešnog ispitivanja, 15. juna 1984. avion je predat eskadrili na aerodromu Bihać.[4]

Krizni period ekonomije i privrede uticao je na korigovanja budžeta za vazduhoplovstvo. Ključni problemi PVO bili su nedostatak savremenog lovca i zaostajanje za susedima u pogledu dometa avionskih akvizicijskih i nišanskih radara, kao

---

3.

1 MJRV, k.108, 5. VaK (1984, 1985).

2 MJRV, k. 27, k. 27B. 5. VaK. (1978, 1979, 1980, 1981, 1982).

3 MJRV, k.108, 5. VaK (1984).

4 MJRV, k.87. 352. iae (1986); Dokumentacija II obaveštajnog odeljenja Komande RV i PVO; *VOC 1923–2003*, 87–88.

i dometa lansiranja vođenih raketa. Mogućnosti VOJIN za otkrivanje niskoletećih aviona smatrane su nedovoljnim.

Period 1975–1985. godine doneo je dalji trend smanjenja udesa za 1,5 put u odnosu na prethodnorazdoblje, a porastao je i prosečan nalet u odnosu na jedan udes. Sigurnost letenja uključivala je sanitetsko i medicinsko obezbeđenje letenja i letača, poboljšanja u kontroli letenja, redovno meterološko obezbeđenje. Ipak, iako je nalet bio veći za 22% nego u periodu 1965–1975, nalet iz godina 1956–1965. nije dostignut (nedostajalo je 4%). Najviše udesa bez smrtnih posledica bilo je 1983. i 1985, a sa smrtnim posledicama 1979. i 1982. Uočeno je da je za katastrofe i udese kritičnija prva polovina godine, od februara do juna, a da je najopasniji dan petak. Najviše udesa nosili su lovci-bombarderi, zatim lovci i helikopterske jedinice, pa sve ostale vrste avijacije. Posebno povećanje udesa doneli su helikopteri Gazela zbog njihove masovnosti, specifičnosti niskog leta i operisanja uz nepotpuno obezbeđenje letenja. Tokom 80-ih najviše sigurnosti bilo je kod transportne avijacije. Ljudski faktor i dalje je bio osnovni uzrok udesa i katastrofa, čak u 75% slučajeva. Dosta vanrednih situacija dešavalo se po povratku letača sa godišnjeg odmora. Veliki broj udesa desio se u vreme usvajanja novih elemenata tehnike pilotiranja: u lovačkoj avijaciji – pri usvajanju složenih evolucija na malim visinama ili u toku preobuke kod izviđačka avijacije na tipu Orao. Preobuku kod aviona Orao i Super Galeb nisu pratila metodska uputstva za korišćenje, tehniku pilotiranja i borbenu obuku, pa su i posledice vanrednih događaja bile veće. Pomoćnici komandanata za letačke poslove često nisu zadovoljavali svojim znanjima ili su bili preopterećeni drugim obavezama, umesto letenjem. U jedinicama gde je bilo udesa propusti u radu vazduhoplovno-tehničkog osoblja bili su standardni: nedovoljna obučenost, nedisciplina, površnost i nepažnja, slaba organizacija.[1]



Utva 66 broj 51133 u toku leta nad smrznutom ravnicom. Na nekim avionima 525. eskadrile ugrađivani su nosači za podvesno naoružanje. (Dragan Veličković)

1 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 354–364 (Bezbednost letenja u periodu od 1975. do 1985. godine).

5.7.1 Saradnja sa nesvrstanim zemljama

Jedna od glavnih karakteristika ovog perioda razvoja RV i PVO, cele JNA i uopšte jugoslovenske države bila je saradnja sa zemljama trećeg sveta. U toj orijentaciji kombinovala se politika, mogućnost izvoza tehnike i znanja, ali čini se i deo jugoslovenske političke megalomanije, karakteristične za epohu posle 1945. godine.

Najaktivniji deo saradnje svih vazduhoplovstava trećeg sveta koje su sarađivala sa RV i PVO bilo je školovanje kadrova i izvoz aviona. Posle posete delegacije indonežanskog RV 1963, godine, već od 1964. godine oko 80 pitomaca i oficira indonežanskog vazduhoplovstva školovalo se u vazduhoplovno-tehničkim školama RV i PVO. U periodu od 1968. do 1983. godine u jugoslovenskim vazduhoplovnim školama i akademijama školovali su se pripadnici vazduhoplovstava Alžira, Zambije, Indonezije, Iraka, Libija, PLO, Sudana i Kambodže.

Za obuku na mlaznim avionima formirana je 1978. jedna eskadrila pri 107. puku u Mostaru naoružana avionima Galeb, koja je septembra 1980. prerasla u specifičnu jedinicu *Centar za obuku pilota pripadnika stranih oružanih snaga* (CO-PPSOS[1]). Ova jedinica je definisana kao školska jedinica privremenog organizacijsko-formacijskog sastava za obuku pitomaca–pilota „iz nama prijateljskih i



Značajan broj libijskih vazduhoplovaca školovan je u Jugoslaviji 1971-1986.godine. Sa druge strane Jugoslavija je u Misurati izgradila Libiji vazduhoplovnu akademiju po modelu VVA.

1 Nar SSNO 996-1, 5. maj 1980.

nesvrstanih zemalja". Kroz nju je prošlo nekoliko klasa pitomaca libijskog RV, zambijskog RV i vazduhoplovaca iz PLO, zaključno sa školskom 1986/87. godinom kada je prestalo njihovo obučavanje, a jedinica rasformirana marta 1988.[1] U istom periodu susedni 107. puk školovao je pilote helikoptera RV Libije (8 klasa), RV Angole (1 klasa) i PLO (2 klase).[2]

Pojedinačno najveća saradnja odvijala se sa vazduhoplovstvom Libije. Ona je započeta od 1970. godine kroz školovanje njihovih pilota, kontrolora letenja i drugih specijalnosti, ukupno preko 1000 iškolovanih pripadnika njihovog RV do 1983. godine. Prvi libijski piloti u dve nastavne grupe otpočeli su 1971. obuku na Jastreb u okviru 172. puka.[3] Više grupa libijskih i pilota PLO obučavali su se za pilote helikoptera u eskadrilama u Mostaru (osnovno letenje na helikopteru Gazela) i Plesu (Mi-8). Saradnja je obuhvatala radove na izgradnji infrastrukture, remont aviona i helikoptera u Libiji, medicinske preglede pripadnika RV Libije. Po uzoru na jugoslovensku akademiju, 1977. godine u Misurati je formirana libijska VTVA, a od 1980. i VVA, koja je koristila program rada iz Jugoslavije, ali i veći broj nastavnika.[4]

Libijskom ratnom vazduhoplovstvu isporučeno je 112 aviona Galeb G-2 i 34 aviona tipa Jastreb.[5] Avioni su isporučivani tokom 70-ih i 80-ih godina, manjim delom direktno iz jedinica (Jastreb, na primer iz novoformirane 247. lbae[6]) i većim delom direktno iz fabrike Soko. Mnogo jugoslovenskih pilota steklo je neobično letačko iskustvo u preletima ovih aviona iz Mostara preko Sredozemlja do baze Misurata. U toku 1975. godine 525. eskadrila je izvršila prvi preleta aviona za Libiju. Jedno odeljenje eskadrile bilo je određeno da iz fabrike Soko u Mostaru preleti avione Galeb u Libiju. Sledeće godine u martu i junu takođe su izvršeni preleti novih aviona za Libiju sada već ustaljenom rutom Mostar–Dubrovnik–Brindizi–Sarenta–Palermo–Tripoli–Misurata. Uz letače bili su angažovani i tehničari eskadrile. U toku 1977. godine izvršeno je pet preleta novih aviona za Libiju, zbog čega je eskadrila dobila priznanje od fabrike Soko.[7] U toku 1979–1980. godine za prelet aviona Galeb do Libije bila je angažovana mostarska 353. izviđačka eskadrila (uz pomoć 240. lbae iz Zemunika). U više letova piloti 353. iae (i 240) prebacili su 20 i više aviona.[8] Tokom 1984. godine piloti 525. tae su tri puta preletali avione Galeb za libijsko RV. U tom periodu ruta je vodila do Mostara, odakle su iz fabrike Soko uzletala dva odeljenja sa po četiri Galeba i predvođena jednim Jakom-40 ("kvočka") preletala Jadran, sletala na aerodrom Čampino kod Rima (etapa od 1,15 čas) i produžavala do Palerma (etapa od 1,30 časa). Ceo sasatav bi prenoćio na Siciliji, a sledećeg dana let bi se nastavljao preko mora do Tripolija (etapa od 1,40 časova) i u poslednjoj etapi do baze Misurata (40 minuta), gde je bila libijska Vazduhoplovna akademija. Po zvaničnoj predaji aviona piloti, koji su

1 MJRV, k. 42, COPPSOS (1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987); Nar. za rasformiranje prema naredbi 388-1 od 28. februara 1986; MJRV k. 25, Istorija 1. ko RV i PVO za 1986. godinu.
2 MJRV, k. 40a 107. hp (1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987).
3 *172. puk u odbrani jugoslovenskog neba*, 85–86.
4 *Razvoj OS SFRJ*, knj. 4, 439–441.
5 A. Radić, *Specijalni, školski i transportni avioni*, 19.
6 Prema sećanju Vojislava Stojanovića, tadašnjeg pripadnika eskadrile.
7 B. Dimitrijević, *Kurjaci sa ušća*, 8.
8 Izajava i dokumentacija penz. pukovnika Borisa Antonića autoru 16. novembra 2002. Izjava penz. pukovnika Milana Kostića autoru 29. oktobra 2002.

leteli po dvojica u Galebovima, Jakom su vraćani za Jugoslaviju. Ispred formacije leteo je jedan AN-26, a tehnička ekipa koja je bila u njemu obavljala je preglede na svakoj stanici i odmah produžavla dalje da organizuje sledeći prihvat. Kako avion Galeb nije bio namenjen za takve daljinske letove, a ni piloti nisu imali do tada takva iskustva – preleti do Libije su za mnoge od njih predstavljali složene zadatke. Letelo se u grupi, u odeljenju od po četiri aviona sa svake strane Jaka, na velikoj visini. Komunikacija je obavljana samo sa posadom u Jaku, koja je bila zadužena za svu ostalu spoljnu komunikaciju. Nad Jadranom je bilo i teških meteo uslova, a zbog gužve na aerodromu u Rimu bilo je problema sa sletanjem u prostoru zasićenom civilnim avionima. Nad Mediteranom registrovane su sve pozicije brodova, ukoliko bi bilo potrebe za iskakanjem, a radio je bio podešen na SOS frekvenciju. Ovi letovi su svim pilotima koji su učestvovali u njima dodavali novu pilotsku dimenziju, sa hiljadama kilometara pređenih u nepoznatom prostoru.[1]

Jugoslovenski piloti i tehničari bili su raspoređeni i u eskadrilama libijskog RV sa ovim tipovima. U okviru akademije bili su u sastavu jedinice koja je imala tri eskadrile: *Burkan i Sadun* u kojima se vršila obuka pitomaca druge i treće godine, odnosno *Mansur*, gde je bila napredna obuka za svršene pitomce i oficire.[2]

Od samog početka razvoja aviona Galeb G-4 postojala je ideja da se avion proda Libiji. Međutim, do realizacije nije došlo, prvo zbog prekida saradnje (1986) a onda i zbog rata u kome se Jugoslavija raspala.

Zambija je bila na drugom mestu ove saradnje. Proces je započet 1969, takođe obukom zambijskih vazduhoplovaca. Oko 300 njih je završilo različite vazduhoplovne škole, akademije i kurseve u Jugoslaviji. Prvi kursevi za dve nastavne grupe za avion Jastreb zambijskog RV počeli su 1971. godine. Obuka dve klase je izvođena kod 172. lbap u Golubovcima, a otprilike u isto vreme u puku su bili i Libijci. Jugoslovenski piloti su mogli da prosuđuju svoje tamnopute učenike i prema opštem mišljenju Zambijci su bili bolji. Njihova selekcija je bila stroža, a kvalitet njihovih pilota na obuci.[3] Zambiji je isporučeno ukupno 13 aviona Jastreb J/NJ-21, kao i 6 aviona Galeb.[4] Nekoliko nastavnika – pilota RV bilo je na obuci u Zambiji. Kasnijih godina manje ili veće grupe pripadnika zambijskog RV završile su razne kurseve u Jugoslaviji.

Značajan posao bio je i remont helikoptera Mi-8 egipatskog vazduhoplovstva u bazi Dahela kod Aleksandrije, koji je uradio VZ Moma Stanojlović 1983–1984. godine, kao i pomoć u izgradnji infrastrukture aerodroma u Iraku, u drugoj polovini 80-ih godina.[5]

1 B. Dimitrijević, *Kurjaci sa ušća*, 12.
2 Izajve pilota koji su početkom 80-ih godina bili u ovim eskadrilama: Z. Marjanovića, M. Živića, P. Pjevača i Ž. Lazića (oktobar–decembar 2002) date autoru.
3 *172. puk u odbrani jugoslovenskog neba*, 85–86; Izjava P. Stakića autoru 27. septembra 2002.
4 A. Radic, *Specijalni, školski i transportni avioni*, 19.
5 *Krila armije*, 1984.



Šesti deo 1986–1991 ZENIT RV I PVO

6.1 REORGANIZACIJA PO PLANU JEDINSTVO

Sredinom 80-ih započeta je reorganizacija JNA poznata kao plan Jedinstv koji je pretpostavljao jugoistočno, centralno, severozapadno i jadransko-pomo sko vojište. Na svakom od njih trebalo je formirati vojne oblasti, nevezane sa t ritorijalnim određenjem republičkih granica. U načelu, svako vojište je treba da pokriva po jedan korpus RV i PVO, dok je pomorsko vojište bilo u podeljen nadležnosti, tako da je otprilike svaki korpus RV i PVO trebalo da ima u nadle nosti teritoriju po jednog vojno-pomorskog sektora. RV i PVO je bio prvi vid k je reorganizovan po novom planu februara 1986, dok je kopnena vojska prešla novu organizaciju tek krajem 1988. godine.

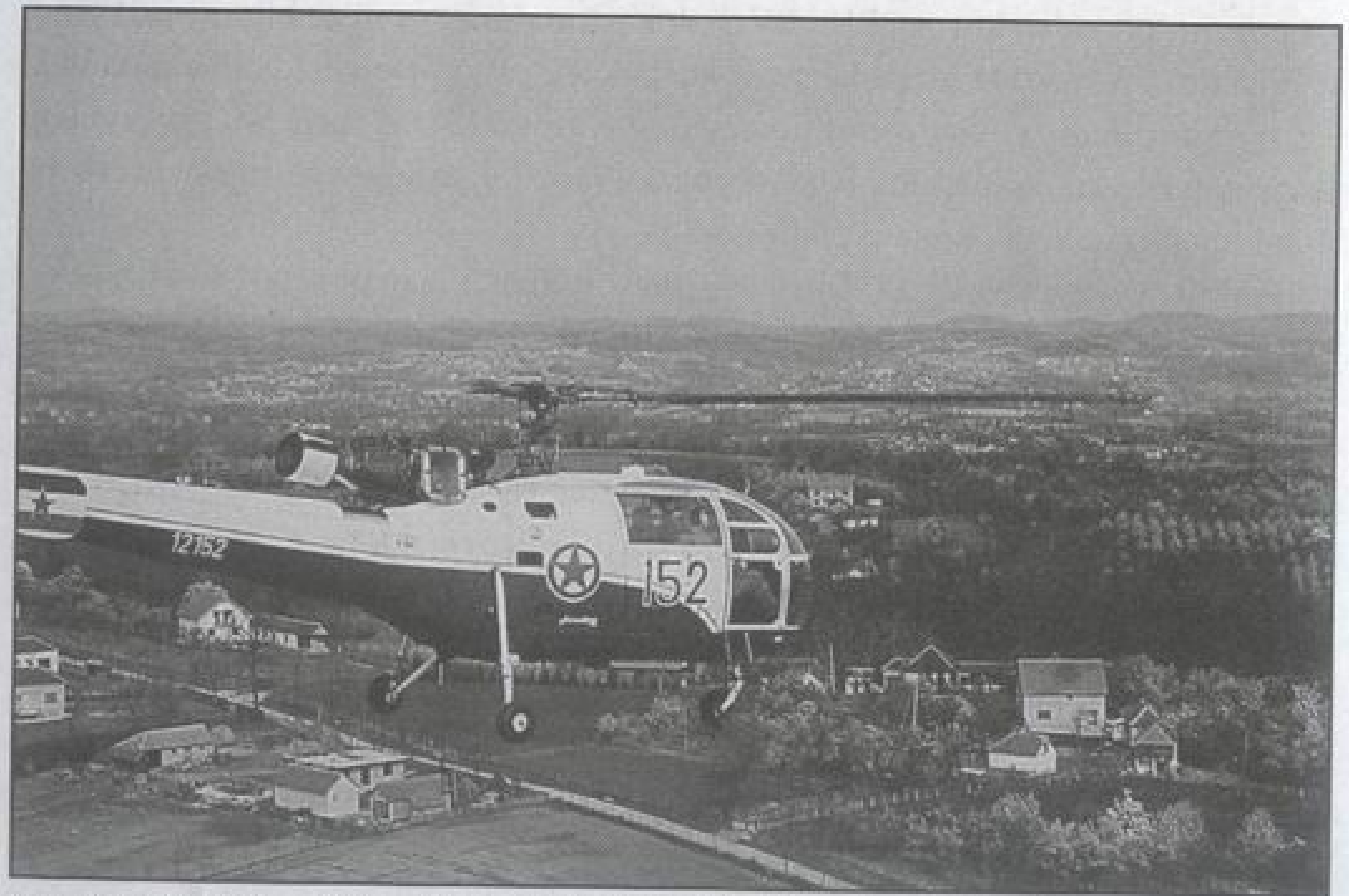
Reorganizacija izvršena u februaru 1986. godine bila je početak poslednje zvojne etape RV i PVO u socijalističkoj Jugoslaviji. Na bazi procena o mogućnos ma PVO i napadne avijacije, formiran je još jedan korpus i ukinute divizije PV Preraspodelom dela jedinica formiran je 1. korpus RV i PVO čija je odgovorno bilo centralno vojište u središnjem delu zemlje. Ova komanda je nastala pref miranjem komande 11. dPVO. Na jugoistoku, odgovornost je zadržao korpus Nišu ali sada noseći broj 3. Na zapadu i dalje je ostao 5. korpus, ali je ukinuta 1 dPVO. Korpusi RV i PVO (ukinut je dotadašnji naziv „vazduhoplovni", jer su korpusi integrisali sve tipove jedinica kojima je ovaj vid raspolagao) sastojali su od 1 lovačkog, 1–2 raketna puka-brigade, 1–2 brigade za podršku, 1 transportn helikopterske brigade, 1 puka VOJIN, oko 5 vazduhoplovnih baza i po jedn bataljonom veze, inžinjerije i elektronskog izviđanja. Namena korpusa bila je pr tivvazdušna odbrana teritorije i grupacija snaga na pojedinom vojištu, odnos vazdušna podrška snaga kopnene vojske ili ratne mornarice.[1]

1 Naredbom SSNO od 28. februara 1986. odnosno potvrđeno u planu Jedinstvo, 1514-1/87 od 17. septem 1987.

6.2 STANJE I MOGUĆNISTI VIDA

Procene iz ovog perioda (1989) govorile su da lovačka avijacija raspolaže zadovoljavajućim borbenim mogućnostima za dejstva u osnovnoj nameni. Međutim, oprema aviona: radari i rakete vazduh–vazduh znatno je zaostajala za opremom i naoružanjem lovaca u svetu i kod potencijalnih agresora. Kapaciteti VOJ u automatizovanom navođenju avijacije bili su ograničeni, što je značilo da bi u slučaju rat bilo još manje efikasnosti prouzrokovane patroliranjima, preusmeravanjima ili samonavođenjem na ciljeve.

Opremljenost LA nije mogla da prevaziđe neke od problema kakvi su bili: radari ili rakete vazduh–vazduh koji su bili slabijih mogućnosti i malog dometa, dejstvo lovaca izvođeno je samo iz zadnje polusfere cilja, što je umanjivalo borbene mogućnosti raspoloživih snaga LA. Sredinom 1987. na avionima Mig-21 u jugoslovenskom naoružanju bili su radari RP-21 dometa 20 km (52 aviona) i RP-22SMA dometa 30 km (82 komada). Oba radara su te godine ocenjena kao radari „stare generacije bez mogućnosti osmatranja „prema dole". Za dejstvo po ciljevima u vazduhu pored topa od 23mm, ovi avioni su raspolagali raketama v-v, čija je daljina lansiranja u granicama 0,2–15km.[1] Rakete sa toplotnim glavama za



Dva plavo-belo obojena helikoptera tipa SA-3160 Aluet korišćena su više od dve decenije za štabne i kurirske poslove u RV i PVO. (D. Veličković)

1 Elaborat *Radari u našim OS*, obradio potpukovnik Sreten Dragaš, dipl.inž. (VT-SP), pomoćnik NGŠ JNA za elektroniku i veze, april 1987. zasotavština pukovnika Sofrenića, 10–11.



U armirano-betonskom skloništu i naoružan raketama vazduh-vazduh avion L-17, broj 17169 iz sastava dežurne pare 204. lovačkog puka (M. Micevski)

samonavođenje (K-13, K-13M, R-60) omogućavaju dejstvo po ciljevima u vazduhu samo u povoljnim meteouslovima (van oblaka) danju i noću, a rakete sa radarskom glavom za samonavođenje (R-3R) i u oblacima. Dejstva su bila moguća samo iz zadnje polusfere. Avioni verzija L-15 i L-17 mogli su da nose samo po četiri rakete, a 30 aviona L-17 bilo je sredinom 80-ih modifikovano da nose i do osam raketa R-60 za blisku borbu. Starije verzije nisu bile opremljene uređajima za instrumentalno navođenje. Migovi su zaostajali za nekim tipovima lovaca mogućih napadača i u nosivosti, taktičkom radijusu i vremenu ostajanja u vazduhu, kao i mogućnostima za protivelektronsko dejstvo u slučaju da su radarski ozračeni. „Imajući u vidu taktičko-tehničke karakteristike naših lovaca, borbene mogućnosti lovačke avijacije u borbi za prevlast u vazdušnom prostoru su relativno skromne... Avioni Mig-21 biće inferiorni u odnosu na lovačke u naoružanju susednih zemalja u pogledu letnih, a posebno vatrenih mogućnosti". Trend ovog zaostajanja donekle je prevaziđen uvođenjem novog lovca Mig-29 krajem 1987. godine, koji je bio i značajan modernizacijski pomak (samo je radar I-019 imao domet 95 km, sa mogućnošću praćenja 10 ciljeva i gađanja dve u isto vreme[1]).

Prva i jedina eskadrila prenaoružana ovim tipom bila je 127. eskadrila. U jesen 1986, eskadrila je dobila privilegiju da bude određena za prvu jedinicu koja će primiti avione najnovije generacije tipa Mig-29 (u RV i PVO označen L-18). Posle 25-godišnjeg korišćenja aviona Mig-21, raznih verzija, puk je trebalo da primi novi avion iz Mikojanovog biroa. Polovinom septembra 1986. počeo je kurs ruskog jezika za 14 pilota i 30 tehničara radi preobuke na avion Mig-29. Prve

1 *Elaborat Radari u našim OS*, 12.



Prvi isporučeni Mig 29 za RV i PVO bili su dvosedi označeni NL'18. Avioni su doleteli na Batajnicu bez ikakvih oznaka. 24. septembra 1987. godine (M. Micevski)

pripreme su završene 20. februara 1987, a od 29. juna do 26. septembra 1987. teče preobuka na novi lovac. Dvanaest pilota upućeno je u Lugovaju, SSSR, a 28 tehničara ma obuku u Frunze. Pilotsku grupu je predvodio potpukovnik Ljubiša Veličković, komandant puka.[1]

Dana 24. septembra 1987. prva dva aviona Mig-29[2] stigla su u Jugoslaviju. Prvi isporučeni primerci bili su dvosedi. Oni su doleteli bez oznaka pa su tehničari eskadrile ucrtali oznake RV i PVO i evidencijske brojeve (18301, 18302). Prvi letački dan na njima, kako je ostalo zapisano, bio je 20. oktobar. Glavna količina – 14 jednoseda, stigla je u dve grupe 22. i 28. decembra iste godine. Oni su označeni evidencijskim brojevima 18101–18114. Prva i jedina eskadrila sa ovim tipom u Jugoslaviji postala je 127. eskadrila. Njen komandanat je tada bio major Hajrudin Hodžić. Eskadrilu je januara 1988. posetio savezni sekretar za NO admiral Branko Mamula, a 30. juna i članovi Predsedništva SFRJ na čelu sa predsednikom Raifom Dizdarevićem.[3]

1 Godišnje istorije 204. vlp (1986,1987), spomen soba 204. lap Batajnica; *204. lovački avijacijski puk, Ponos, snaga i viteštvo*, mulitimedijalna preznentacija (CD).

2 O avionu Mig-29 u Jugoslaviji videti monorame/maketorame: *Mikojan Mig 29* (Milan Micevski), Bilten Yuvam/Aeroplan 7, decembar 1988, 8–11; *Mikojan Mig 29* (Milan Micevski, crteži Aleksandar Kolo) Aeroplan 2/89, 3–7; *Mikojan Mig 29 II deo* (Milan Micevski), Aeroplan 2/89, 2–13; *Mig 29 Fulcrum* (Slobodan Stevanović) Aeroplan 1/95, 28–33.

3 Godišnje istorije 204. vlp (1987,1988), spomen soba 204. lap Batajnica; *204. lovački avijacijski puk, Ponos, snaga i viteštvo*, mulitimedijalna prezentacija (CD), *Predsedništvo SFRJ u Batajnici i Žarkovu, Podrška razvoju RV i PVO*, Krila armije, 1038, jun 1988, 3.



Letački dan u 127. lovačkoj eskadrili. (via M. Micevski)

Jugoslovensko RV i PVO bilo je prvo evropsko vazduhoplovstvo sa ovim tipom, a vazduhoplovstva Varšavskog pakta dobila su ga 1988–1989. godine i kasnije. Avion elegantnih linija i još većih mogućnosti pridobio je simpatije pilota i tehničara u RV. Narednih godina piloti su potpuno osvojili ovaj tip kroz letenje u svim uslovima, gađanja u vazduhu koja su vršena u Jugoslaviji 1988, topom, odnosno raketama v-v u SSSR-u 1989 (dok su neke susedne zemlje tek primale ovaj tip), presretanja u saradnji sa VOJIN i delimičan aerodromski manevar. Tokom 1988. preobučeno je još 7 pilota i 32 starešine VTS, u 1988/89. godini 2 pilota i 1990. još 6 pilota za novi supersonik.[1]

Različite geografsko-strateške osobine jugoslovenskog vojišta, mogućnost ometanja radarskog i sistema veza i druge manjkavosti, prema realnim procenama činile su da su „mogućnosti naših sredstava PVO u borbi protiv sredstava za napad iz vazdušnog prostora koji bi agresor izvršio napada veoma skromne". Upotreba LA za borbu protiv krstarećih raketa, pogotovo noću, „gotovo je isključena". Jedan od glavnih problema u lovačkoj avijaciji bio je nedovoljan broj automatizovanih navođenja na težišnim i verovatnim prvacima upotreba. „Ovo će biti i više izraženo pri narušavanju sistema VOJ, koje se može očekivati". Broj aerodroma u centralnom delu zemlje nije zadovoljavao potrebe lovačke avijacije, što je ograničavalo manevar, neprekidnost dejstava i žilavost baziranja. Mirno-

1 *Avion-motiv i izazov*, Krila armije, 1036–37, 18. maj 1988, 11; *Pilot Mirčeta Jokanović – supersonični lovac*, Krila armije, 1051-2, 5. maj 1989, 4. Godišnje istorije 204. vlp (1987–1991), spomen soba 204. lap Batajnica; *204. lovački avijacijski puk, Ponos, snaga i viteštvo*, mulitimedijalna prezentacija (CD).



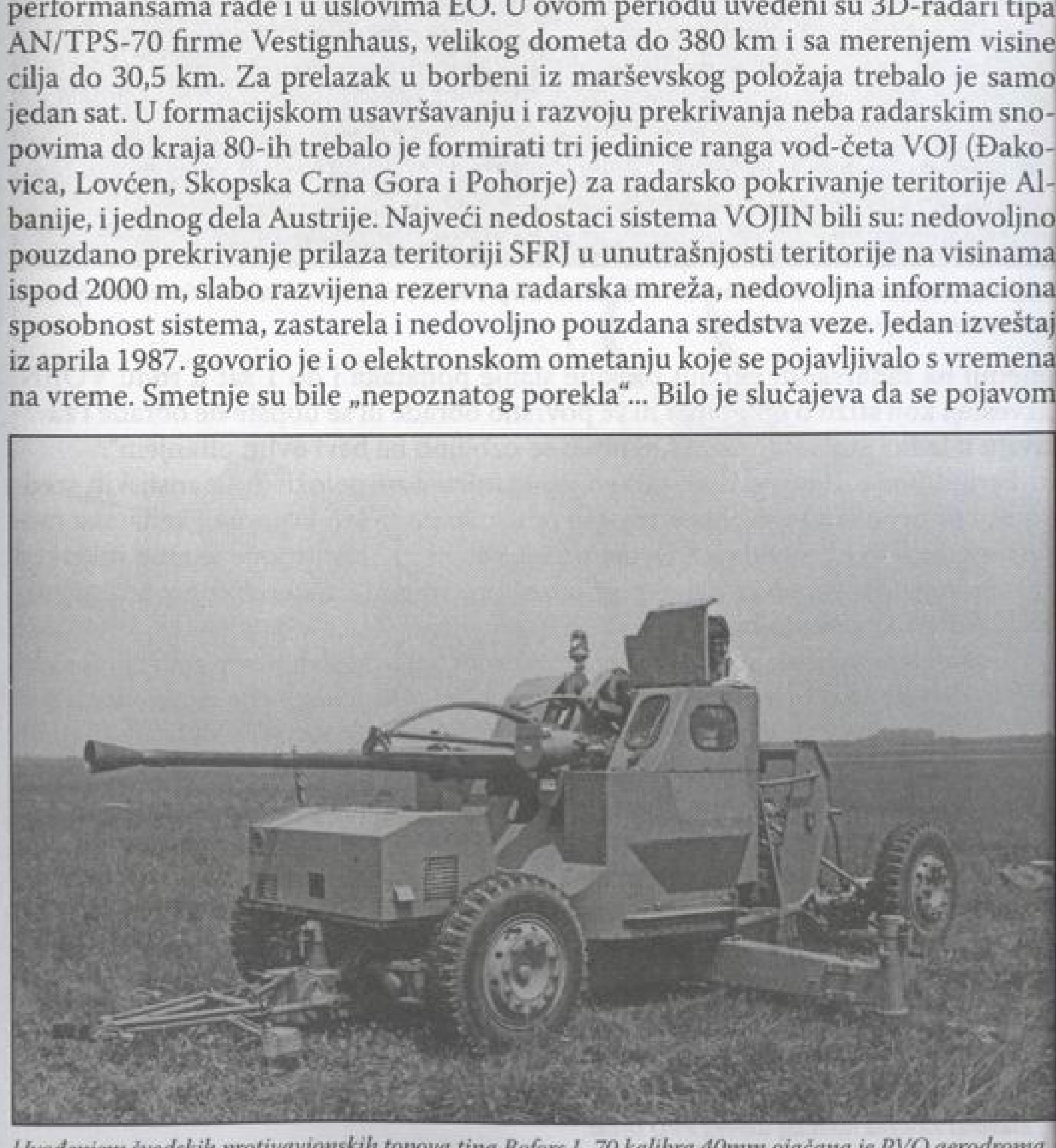
Deo bojevih gađanja raketama Neva održavao se i na poligonu Kamenjak kod Pule. (250. rbr PVO)

dopski aerodromi 83. i 204. puka bili su sa relativno malom dubinom. Trenutno stanje pilota obezbeđivalo je odnos avion–pilot 1:1,3 što je bilo niže od zadatog odnosa 1:1,6. Prema palnerima, projekcija od 150–160 potrebnih lovaca, bila bi narušena 1994–98. godine, kada je predviđeno da broj padne na ispod 100 aviona, ukoliko ne bude više nabavki lovaca. U ovu svrhu predlagana je modernizacija nišansko-navigacijske opreme i naoružanja aviona Mig-21bis, donošenje konačne odluke o programu NA, kao bi se pravovremeno planirala i obezbedila popuna novim lovcima i razmatranje mogućnosti nabavke još jedne eskadrile aviona kategorije Mig-29 ili njemu sličnih u periodu 1995–2000. radi održavanja borbenih efektiva lovačke avijacije na potrebnom nivou do uvođenja u naoružanje novog višenamenskog nadzvučnog aviona.

Sredstva za raketnu PVO: sistemi Dvina i Volhov koji su se nalazili u osam raketnih diviziona, kao i Strela-1M, Strela-2M u sastavu vazduhoplovnih baza – bila su relativno zastarela. Na sistemima Dvina i Volhov bile su izvršene sve predviđene modifikacije, ali je nedostajalo rezervnih delova jer je prestala proizvodnja. Sistemu Dvina je isticao resurs.[1] Raketni sistem Neva M, uveden u periodu 1975–1981, smatran je relativno modernim. U miru u borbenom dežurstvu bilo je 4 komandna mesta puka-brigade sa 5 raketnih diviziona, u kojima su dežurale borbene smene smanjenog sastava sa 6 raketa Dvina-Volhov, odnosno 8 Neva, koji su mogli da dejstvuju 15 minuta posle signala uzbune. Radarski sistemi (P-37, P-12, P-18, PRV-13) u okviru RJ PVO bili su osetljivi na elektronsko ometanje a njihova zaštita, posebno od šumnih i impulsnih smetnji, bila je dosta otežana.[2]

1 Elaborat *Zamena raketnog sistema PVO Dvina*, VT-P, 1–6, iz zaostavštine puk Sofronića.
2 Elaborat *Radari u našim OS.*

Sistem VOJIN je bio organizovan u tri puka sa pet bataljona, 18 četa i 9 vodova u miru, odnosno 24 četa i 22 voda u ratu. Odnos između mirnodopske i ratne popune jedinica VOJIN kretao se oko 46:54, što je bilo veoma nepovoljno s obzirom na opterećenost i teške uslove života i rada ovih jedinica. Radari sovjetske proizvodnje (svi druge generacije tipa P-12, P-35, P-15, P-14, PRV-11) činili su oko 50% inventara jedinica VOJIN, starije tehnologije, upotrebljivi uglavnom na ravničarskom terenu, slabijih manevarskih mogućnosti bili su slabo otporni na elektronsko ometanje. Preostali radari zapadnog porekla bili su savremeniji, zaštićeniji od ometanja i pokretljivi. Britanski radari firme Markoni (svi treće generacije S-605, S-613, S-654) predstavljali su osnovu sistema operativnog dežurstva i osnovne radarske mreže VOJIN. Radari američke proizvodnje (svi četvrte generacije AN/TPS-63 i 70) bili su tehnološki najsavremeniji i mogli su da sa smanjenim performansama rade i u uslovima EO. U ovom periodu uvedeni su 3D-radari tipa AN/TPS-70 firme Vestignhaus, velikog dometa do 380 km i sa merenjem visine cilja do 30,5 km. Za prelazak u borbeni iz marševskog položaja trebalo je samo jedan sat. U formacijskom usavršavanju i razvoju prekrivanja neba radarskim snopovima do kraja 80-ih trebalo je formirati tri jedinice ranga vod-četa VOJ (Đakovica, Lovćen, Skopska Crna Gora i Pohorje) za radarsko pokrivanje teritorije Albanije, i jednog dela Austrije. Najveći nedostaci sistema VOJIN bili su: nedovoljno pouzdano prekrivanje prilaza teritoriji SFRJ u unutrašnjosti teritorije na visinama ispod 2000 m, slabo razvijena rezervna radarska mreža, nedovoljna informaciona sposobnost sistema, zastarela i nedovoljno pouzdana sredstva veze. Jedan izveštaj iz aprila 1987. govorio je i o elektronskom ometanju koje se pojavljivalo s vremena na vreme. Smetnje su bile „nepoznatog porekla"... Bilo je slučajeva da se pojavom



Uvođenjem švedskih protivavionskih topova tipa Bofors L-70 kalibra 40mm ojačana je PVO aerodroma, i u okviru vazduhoplovnih baza formirane su jedinice sa ovim topovima.



Jedan deo jedinica za PVO aerodroma bio je naoružan prenosnim raketnim sistemom Strela 2M čija je proizvodnja osvojena u Jugoslaviji.

smetnji na radarskom ekranu prekine slanje podataka i do 1 sat u rodu VOJIN. „Izveštaji koji stižu o ometanju ili se površno obrade ili se uopšte ne obrade i završavaju u ladici stola. U našim OS nitko se ozbiljno ne bavi ovim pitanjem".[1]

Period posle 1986. godine doneo je smanjenje raspoloživih finansijskih sredstava, i to nekoliko puta. Zbog toga se odustalo od nekih krupnijih zadataka modernizacije PVO: zamena RS Dvina u 250. rbr PVO,[2] formiranje jednog raketnog puka većeg dometa na jadransko-pomorskom vojištu i generalno povećanje raspoloživih raketa i municije.[3]

Ratna formacija jedinica za odbranu aerodroma predviđala je razvoj tri puka i deset diviziona u sastavu vazduhoplovnih baza. Od 53 baterije 37 je bilo sa popularnim trocevcima (M-55, 20/3), 13 sa Boforsima (40 mm) i tri sa Strelama 1M. Ove snage smatrane su neadekvatnim po dometu i mobilizacijskoj popunjenosti, jer se očekivalo da aerodromi budu prvi objekti napada. Za PVO četa VOJIN postojale su 23 baterije sa topovima 20/3. U lar-baterijama PVO naoružanim topovima 40 m tipa Bofors L-70 uvedeni su vodovi za upravljanje vatrom sa švedskim radarima Žirafa, koji su delom povećali mogućnosti u složenim uslovima.[4] Vazduhoplovne baze dobijaju računare, a do kraja perioda i u drugim delovima vida postepeno se uvode sredstva informatičke podrške. U sistemu automatizovanog komandovanja uveden je postepeno sistem AS-84, gotovo paralelno sa starijim sistemom AS-74 u nekim jedinicama, koji je bio namenjen za povezivanje svih

1 *Isto*, 25–27.
2 *Elaborat Zamena raketnog sistema PVO Dvina.*
3 *Elaborat o protivazdušnoj odbani*, 123.
4 *Dokument ARJ PVO U RV i PVO*, s/pov. iz zaostavštine puk Sofronića, 1–4.

nivoa komandovanja od vatrenih jedinica do korpusa, kao i korpusa međusobno. Do kraja 1990. trebalo je da svi svi operativni centri – komandna mesta u RV i PVO budu opremljeni sredstvima automatizacije komandovanja savremene tehnologije. U sistemu veze 1989. godine uveden je i sistem RTPS 400 u svim vb, cVOJIN sa računarsko-kontrolnom funkcijom tada „najmodernije sredstvo svog tipa u svetu".[1]

Za povećanje mogućnosti PVO predviđena je do 1990. bila nabavka raketa V-759 za zamenu utrošenih raketa Volhov, ali ni ta nabavka nije realizovana zbog visoke cene. Za period 1990–2000. planirano je bilo nabavljanje sovjetskog sistema PVO velikog dometa (150–200km) za formiranje jedne brigade PVO u središnom prostoru SFRJ, zatim zamena lovaca tipa Mig-21 starijih varijanti avionima NA domaće proizvodnje; uvođenje 1–2 leteće radarske stanice tipa AWACS, obnavljanje radarsko-računskih sredstava, stvaranje potpunog sistema automatizacije komandovanja i sistema elektronske identifikacije sopstvenih vazduhoplova, nabavku radarsko-računarskih sredstava, kao i uvođenje sistema automatizacije na svim nivoima. Po naređenju SSNO, odustalo se od razmatranja uvođenja AWACS-a, a takođe i ambicioznost projekta NA nije obećavala uspeh.[2]

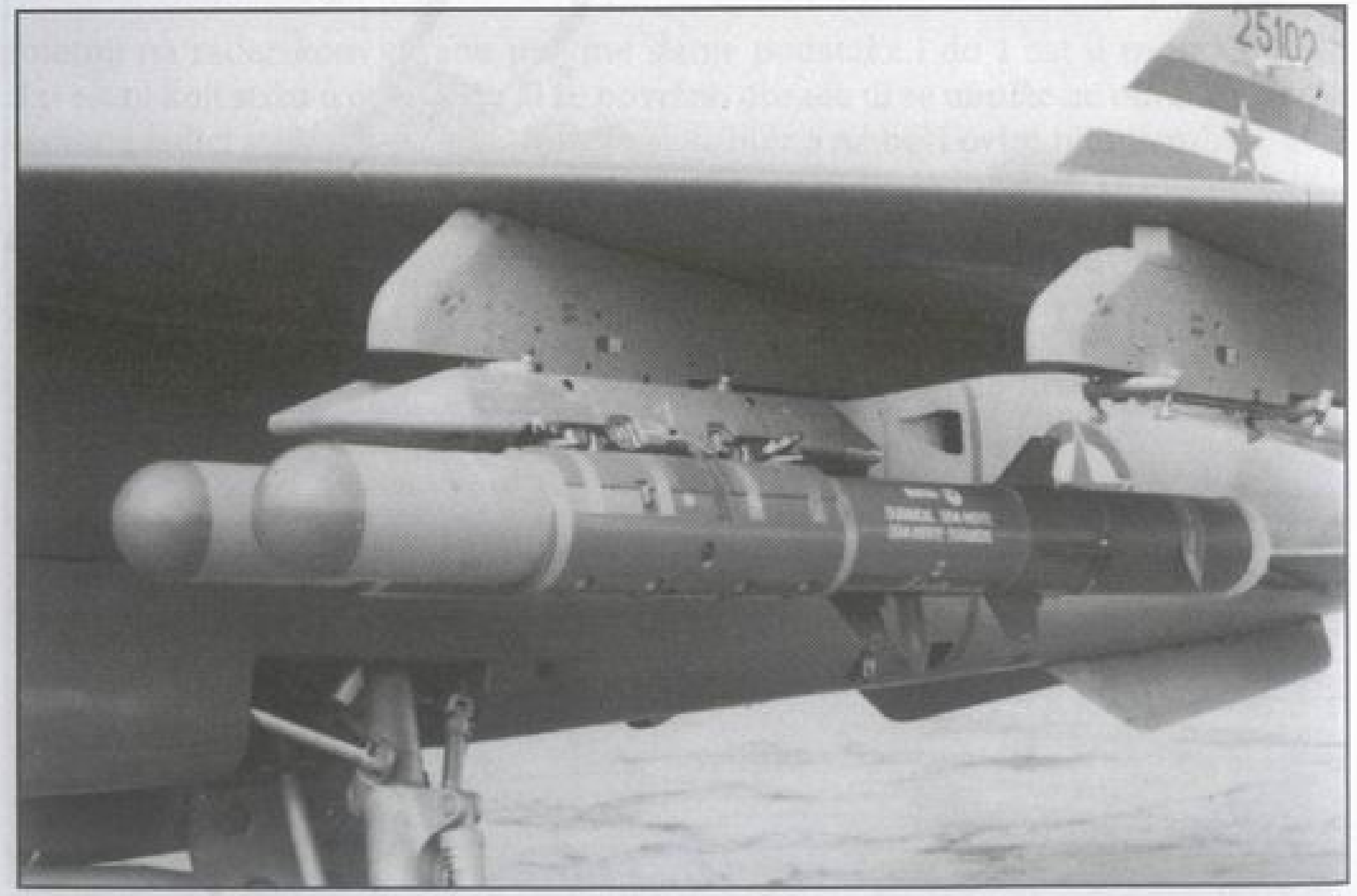
U istom periodu nastavljen je trend uvođenja domaćih tipova u naoružanje: Orao, G-4, Gazela su polako postajali sve brojniji. Na Orlu je od juna 1985. započeto i tokom 1987–88. završeno preoružanje 241. eskadrile u Skoplju, a od kraja



Piloti 351. i 353. eskadrile, vazduhoplovnog podešalona sa avionima Orao, zajedno sa komandantom vazduhoplovnog ešalona na paradi Pobeda 85, general-majorom Božom Stefanovićem.

1 *Elaborat o protivazdušnoj odbani*, 111.
2 Elaborat *Radari u našim OS*, 40; *Elaborat o protivazdušnoj odbani*, 180–186.

1988. do 1989. preoružavanje 242. lbae na a. Golubovci. Zbog nedostatka aviona nije izvršena preobuka na ovaj tip u 240. lbae, iako je ljudstvo dva puta prošlo teorijski deo. Problemi sa preobukom na ovaj tip bili su standardni: nedostatak dvoseda, neispravnost, otkazi, kao i modifikacije učinili su da ispravnost bude oko 60%, i u sledećem koraku uslovljavali su produžetak i razvlačenje preobuke. Zbog održavanja trenaže mlađi piloti su često leteli na starijim Jastrebovima i Galebovima, koji su i pored planiranog izlaska iz naoružanja ponovo vraćani u neke jedinice. U 5. korpusu je konstatovano 1986. da je avion Orao glavni uzrok velikog procenta neizvršenog naleta kod 82. abr, da i pored velikih napora ispravnosti nije povećana i ocenjeno je da je nalet od 30 sati po pilotu „minimalan... što je na granici bezbednog za letenje na tom tipu aviona". Stanje se nije poboljšalo ni sledeće godine. Iako jurišnik, Orao je postepeno osvajao projektovani borbeni komplet. Stoga to je bila velika manjkavost, jer se nije ostvarivala vatrena efikasnost lovačko-bombarderske avijacije paralelno sa preobukom već znatno kasnije. Orao nije mogao dejstvovati ni topom niti upotrebljavati podvesna oružja posebno nabavljena za ovaj tip.[1] Prvo gađanje TV vođenim raketama AGM-65B Maverik izvela je 1988. godine 238. lbae. U istoj godini eskadrila je upotrebila i kasetne bombe BL-755. Ovo je bila prekretnica u borbenoj upotrebi Orla za vatrena dejstva. Sledeće godine izvedena su prva vatrena dejstva Orla noću. Štednja najsavremenijih ubojnih sredstava takođe nije dozvoljavala da se eskadrile sa J-22 razmahnu u borbenom smislu. Uz pomoć tehničara mostarskog Sokola i remontnih zavoda



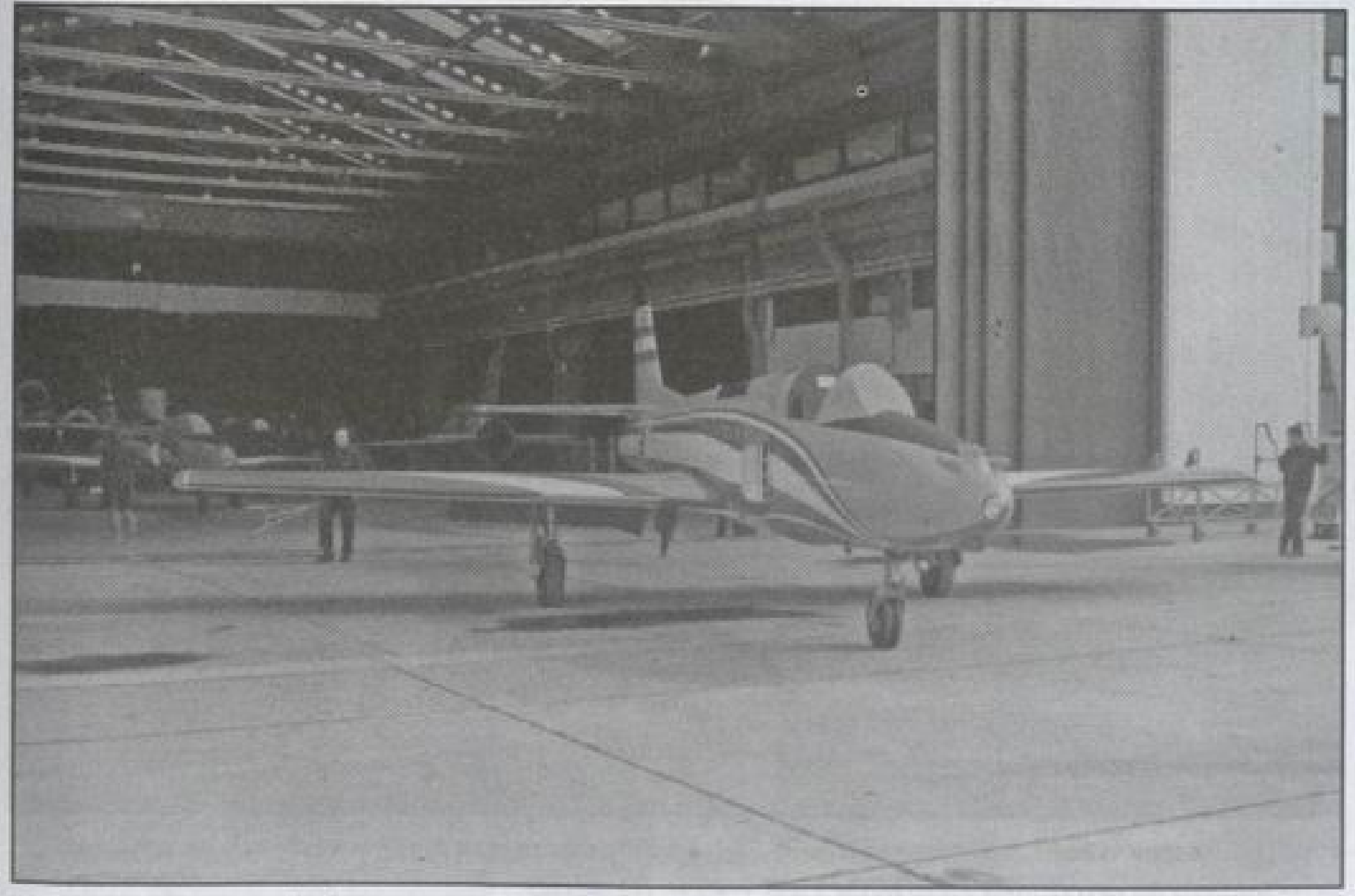
Probojna bomba francuske proizvodnje SAPY Durandal ušla je u ubojni arsenal koji je avion Orao mogao da ponese pod krilima. Ova bomba ispitivana je 1987. godine. (VOC)

1 MJRV k. 33, Istorija 98. abr 1986; Isto, 1987; Isto 1988; Isto 1989; Isto, k. 26 istorija 3. Ko RV i PVO za 1988. godinu.

Orao i Zmaj ispravnost je povećana za 20%, a izvedeni nalet na J-22 za 47%.[1] U ovom periodu započelo je remontovanje aviona Orao prve serije u VZ „Moma Stanojlović". Zbog rata i raspada SFRJ nisu dovršeni svi naručeni primerci, a ostaci nezavršenih su uništeni prilikom povlačenja JNA iz Mostara.

Sa avionom Galeb G-4 preobuka je išla mnogo lakše. Međutim, problemi su bili nedostatak alata, uređaja za održavanje, neujednačenog kvaliteta pojedinih serija uz sporo rešavanje konstruktivnih problema. Sve ovo uticalo je na gubitak vremena za popravke, ali i na nisku ispravnost, koja se nije povećavala sa tempom ulaska aviona u eskadrile. Jedna analiza iz 185. puka 1990. govorila je da između opravke i otkaza jednog G-4 izvrši se prosečno 6,3 leta, „što znači da je svaki treći dan avion neispravan"[2]. Ipak, avion je primljen sa simpatijama, a kako su tekle sukcesivne isporuke, omogućio je da se 1987. godine preoruža 239.lbae na aerodromu Golubovci a od kraja 1987. i 249. eskadrile na aerodromu Zemunik, koja je sledeće godine popunjena avionima. Tako je VVA u svom sastavu imala tri eskadrile sa ovim tipom. Avione G-4 je dobila jeseni 1989. godine i akro-grupa. U sledećoj, 1990. godine na vazdušnim priredbama širom Jugoslavije, akro-grupa zamenila je žute Jastrebove za sedam G-4 obojenih u boje jugoslovenske trobojke, od tada poznatih kao Leteće zvezde.

Iako je bilo problema sa uvođenjem Orla u periodu 1987–1990, za lovačko-bombardersku avijaciju konstatovano je da je sa većinom eskadrila osposobljena za izvršenje zadatka na krajnjem taktičkom radijusu uz primenu aerodromskog manevra, poletanja sa aerodroma B kategorije. Osposobljenost za GRB i zadatke



U 1985 javnosti se posle duže pauze prikazala akro-grupa RV i PVO. Avioni tipa IJ-21 Jastreb prebojeni su u upečatljivo žuto bojenje sa trobojkom u VZ Zmaj.

1 MJRV, k.27B 5. VaK (1988, 1989, 1990).
2 MJRV, k.36 185.lbap (Š) (1987, 1990).

podrške bila je vrlo dobra. U ovom periodu vrhunac obuke dostižu i eskadrile sa avionima Jastreb, kao što su 240. ili 525. (252). eskadrila koje postižu izuzetno dobre rezultate na gađanjima i često prebacuju plan obuke i naleta. U Batajnici se u ovom periodu u 252. lbae sabrala mlađa ekipa letača, iz raznih jedinica, koja će pod komandirom Životom Markovićem postati kolektiv izuzetne vatrene ubojitosti, uvežbana da upotrebljava i bombe MK-82/K, ali i posebne kohezije, koja će se posebno ogledati u događajima koji će slediti 1991. godine.[1]

Radio-tehničko izviđanje u RV i PVO bilo je zastarelo. Oprema u kontejneru R na avionu Mig-21R zahtevala je da se pri izviđanju radara susednih država isključuju sopstveni radari. Drugi nedostaci bili su dugo vreme dešifrovanja, veliki broj tehničara za obradu, odnosno približnost pozicije radara i nemogućnost otkrivanja tipa i vrste radara. Takva informacija je mogla da služi za opštu obaveštajnu procenu. Za izviđačku avijaciju predložene su modifikacije i poboljšanje izviđačkog kontejnera na avionima Mig, ali je zagovarana i brža realizacija programa bespilotne letelice za taktičko izviđanje.[2]

Pored aviona Mig-29 u istom periodu uvedeni su i tada najmoderniji protivpodmornički helikopteri tipa Kamov KA-28, koji su omogućavali efikasniju protivpodmorničku borbu, pogotovo što je nedostajalo resursa za deo postojeće protivpodmorničke helikopterske eskadrile.[3] Ljudstvo za ovaj tip prošlo je preobuku u bazi Kaća na Krimu. Jedna eskadrila 107. puka lansirala je prvu Maljutku 26. av-



Protivpodmornički helikopteri Kamov Ka-28 784. ppdhe prikazani su prvi puzt javnosti na velikom aero-mitingu na aerodromu Pleso maja 1988. godine. (D. Savić)

1 MJRV, k. 25a, 1. ko RV i PVO za 1990. godinu.;isto, za 1989, isto za 1988. godinu; B. Dimitirijević, *Kurjaci sa ušća*, 15–21.
2 MJRV, k.87. 352. iae (1989).
3 R. Vujković, A. Radić, *Borbeni helikopteri*, 50–51.

gusta 1987. na poligonu na Manjači, a 711. pohe izvela je prvi put noćno gađanje Maljutkama na vežbi Deneb 89.[1]

Kod transportnih helikopterskih eskadrila osetilo se preopterećenje u godišnjem planu jer su izvršavani i mnogobrojni vanredni zadaci, kao što je bilo dežurstvo za potrebe AMSJ-a,[2] na naftnim platformama na Jadranu ili uključenje u protivpožarne letove na Jadranu. Gašenje požara na obali i ostrvima zahtevalo je nabavku još 4–6 Kanadera, do koje nije došlo, ali su od 1986. godine u akciju stupili postepeno i helikopteri Mi-8, sa vedrom PPV-2000[3]. U jesen 1990. godine očekivala se rasprava u Veću republika i pokrajina Skupštine SFRJ o Nacrtu zakona o obezbeđivanju sredstava za nabavku novih i održavanje postojećih aviona Kanader. U opciji je bila nabavka četiri nova turboelisna Kanadera CL-215T. Po ovom neostvarenom projektu, avioni bi bili nabavljeni 1991. godine na kredit sa rokom otplate do 2003. godine.[4]

Od septembra 1988. školovanje pitomaca ŠRO započela je obuka na mlaznim aviona Galeb, tako da je u martu 1989. u okviru 334. lbae poletela prva grupa rezervista na Galebu, a sledeće, druga ujedno i poslednja klasa mlaznih rezervista.[5]



Avioni G-4 ušli su u sastav tri eskadrile VVA. Na slici G-4 u sastavu 249. eskadrile 105. puka u Zemuniku. (A. Radić)

1 MJRV, k. 40a 107. hp (1987); MJRV, k. 27B. 5. VaK (1989).
2 *Dva podviga u jednom danu*, Krila armije, 1029, 25. novembar 1987, 7.
3 *Kanaderi jači od „crvenog petla"*, *Krila armije*, 1040, 7. septembar 1988, 7;*Vodene bombe*, Krila armije, 1072–73, 22. decembar 1990, 17.
4 *Još četiri kanadera*, Krila armije, 1070, 20. septembar 1990. Na poziv Canadaira, pilot 676. ppae potpukovnik Vlado Kocman i inženjer iz VZ „Moma Stanojlović" Obrad Dabetić boravili su Kanadi od 5. do 13. maja 1991. i testirali CL-215T, poboljšanu verziju vodenog bombardera, *Krila armije*, 1075–76, 21. maj 1991, 8.
5 MJRV, k.40a 107. ap(š) (1988, 1989); *Rezervisti u Galebu*, Krila armije, 1051–52, 5. maj 1990, 5; *Rezervisti iz Galeba*, Krila armije, 1070, 20. septembar 1990.



Avioni Orao verzije J-22 pored VOC-a bili su u sastavu 238, 241 i 242. LBA eskadrile. Ovde avion 25106 na rulnoj stazi aerodroma Cerklje. Ovaj avion kasnije je leteo u sastavu VRS.(82.abr)

Od jeseni 1989. godine počela je obuka pitomaca četvrte godine VVA na avionu Orao, u 242. eskadrili koja je tokom godine završila preobuku na J-22[1]. Leta 1989, školovanje završila je prva grupa pilota helikoptera po četvorogodišnjem planu. Od 1990. godine nekoliko helikoptera Mi-8 dodeljeno je za obuku pitomaca na ovom tipu u 107. puku.[2]

U periodu 1986–1989. bila je intenzivirana je uobičajena praksa da borbene eskadrile vrše kratkotrajna prebaziranja u okviru aerodromskog manevra svog korpusa. Razne vežbe bile su dobar razlog za prebaziranje avijacije: *Udar 88, Snaga 88, Deneb 89*. Nije bilo neobično da se Migovi iz Bihaća vide u Cerklju, a Orlovi iz Cerklja u Puli, Game iz Lađevaca u Batajnici, Migovi iz Batajnice u Mostaru ili Tuzli itd. Takođe, operisalo se i sa aerodroma i heliodroma B kategorije Glamoč, Udbina, Sinj, ili mešovitih aerodroma kakav je Sarajevo. Cilj je bio da se aerodromske službe pripreme za prihvat različite avijacije od one koje je uobičajeno bazirala na aerodromu. Sa manje intenziteta uvežbavan je i manevar jedinica VOJIN do ratnih položaja i nazad.[3]

Najteža katastrofa u ovom periodu dogodila se u noći između 11. i 12. decembra 1988, kada je AN-12 pao na 15 km od aerodroma Jerevan u Jermeniji, noseći jugoslovensku pošiljku pomoći za postradale od zemljotresa. Poginula je kompletna posada od sedam članova. Bila je to prva veća katastrofa transportnog aviona posle sredine 50-ih godina.[4] Povećan broj letačkih aktivnosti i preobuke tokom te 1989. uslovili su značajan porast vanrednih događaja, udesa i katastrofa.[5]

1 *Pitomci u Orlu,* Krila armije, 1072–73, 22. decembar 1990, 9; izjava Predraga Bandića autoru, 8. decembar 2002. U ovoj grupi je bilo sedam pilota.
2 MJRV, k. 40a 107. ap(š) (1990); *Pitomci na „Osmici"*, Krila armije, 1059, 31. oktobar 1990, 15.
3 MJRV, k. 25a, 1. ko RV i PVO za 1989. godinu; Isto za 1988. godinu; MJRV, k. 27B. 5. Ko RV i PVO (1988, 1989, 1990).
4 *Politika*, 13. decembar 1988, cela str 3; *Katastrofa na letu humanitosti*, Krila armije, 1045–46, 28. decembar 1988, 2.
5 MJRV, k.112, *Bilten bezbednosti letenja.*

Pilotska takmičenja nisu održavana od 1963. godine, da bi bila tek 1989. ponovljena na oduševljenje mnogih vazduhoplovaca. Takmičenje za najboljeg pilota pod nazivom *Uspeh 89* održano je 23–27. oktobra 1989. na aerodromu Zemunik, a svaku od borbenih avijacijskih eskadrila reprezentovala su po dva pilota i dva aviona.[1] U međuvremenu od 1974. godine postojalo je kolektivno takmičenje „Birajmo najbolju jedinicu". Takmičenje je kasnije uvedeno na više nivoa tako da su birane najbolje jedinice u VaK, među samostalnim jedinicama KRV i na nižim nivoima.

U oceni za 1990. godinu Komanda RV i PVO istakla je da je zadržan vrlo dobar nivo u borbenoj gotovosti, a da je smanjen broj vanrednih događaja. Planirano gađanje za raketne jedinice PVO u SSSR-u 1990. godine nije izvršeno zbog nedostatka sredstava. Ukupan nalet bio je u padu sa 80.857 časova u 1989. godini na 77.659 u 1990. godini. U toj godini dogodila se jedna katastrofa kod 1. korpusa i šest udesa u VVA, dok su 3. i 5. korpus i samostalne jedinice bile bez ijednog udesa, što je bio zavidan pomak u odnosu na 1989. godinu. Uvođenje sistema automatizacije AS-84 je nastavljeno. Procena je govorila da je 50% sastava 352. iae bilo osposobljeno da operiše kontejnerom LORAP, a u transportnoj avijaciji jedan broj pilota dobio je međunarodne dozvole prema ICAO standardima. U vazduhoplovno-tehničkoj službi nizak procenat ispravnosti registrovan je kod tipova J/NJ-22 Orao, a donekle i G-4, jer je kod oba tipa bila nedovoljna pouzdanost hidro i gorivne instalacije, avio-horizonta, motora. Remont tehnike je bio usporen zbog nedostatka sredstava: procenat izvršenog remonta za lovačku avijaciju bio je 46% a za LBA 33% od aviona koji su stigli na remont. Kasnio je i remont u inostranstvu za avione Jak-40 i helikoptere Ka-25.[2]

U toku 1990. godine izvršena je još jedna manja reorganizacija sa tendencijom smanjenja vida kroz plan Jedinstvo 2 i Jedinstvo 3. ("Međutim ovaj proces nije okončan i prate ga nerazumevanja pojedinaca"). Najveće promene bile su u sastavu 1. ko RV i PVO (smanjene ljudstva za 15%). Rasformirana je kratkotrajna 701. abr u Tuzli, a tamošnja 399. vazduhoplovna baza prevedena u B kategoriju jer na ovom aerodromu nije bilo više letačkih jedinica. Preformirana je 97. abr dodavanjem novih eskadrila. Rasformirano je šest avijacijskih eskadrila (128, 245, 334, 350, 781, 789), jedan inžinjerijski bataljon, dva raketna diviziona i više ratnih jedinica, a u stroj su uvedene dve protivoklopne helikopterske eskadrile (713, 714). Komandi RV su prepotčinjene 676. protivpožarna eskadrila u Zadru i 63. padobranska brigada u Nišu. Osposobljavanje RV i PVO za elektronske forme ratovanja uglavnom je do kraja 80-ih godina ostalo u domenu razvojnih planova. U dopuni formacije formirana je i 678. eskadrila namenjena za elektronska dejstva i naoružana avionima Jak i helikopterima Mi-8 sa dograđenim elektronskim uređajima, odnosno naređeno je preformiranje dva bataljona za EI i PED u centre EIO.[3]

U dogradnji promena po planu Jedinstvo 3, za 1991. godinu bilo je naređeno

1 *Krila armije*, 1059, 31. oktobar 1990, 7–10.
2 MJRV, k.112, *Analiza borbene obuke i vaspitanja u RV i PVO za 1990. godinu.*
3 Naredbe SSNO državna tajna 432-2, 5. mart 1990, odnosno Naredba SSNO d.t. 432-1 od 28. februara 1990 (Jedinstvo 2) odnosno 432-12, od 23. jula 1990 (dogradnja po planu Jedinstvo 2 i 3); MJRV, k. 25a, 1. ko RV i PVO za 1990. godinu. Varijanta za elektronsko ratovanje označena je HT-40E, A. Radić, *Nezamijenjliva osmica*, Naša krila 34, mart 2001, 6–7.

da 97. abr sa komandom i 790. trhe prebaziraju u Mostar, a da mostarski 107. školski puk preformira u *mešoviti* i ostane samo na jednoj helikopterskoj školskoj eskadrili i još dve ratne avijacijske. Baza u Rajlovcu trebalo je da promeni status iz A u B.[1] U vreme kada je politička kriza u Jugoslaviji napredovala prema ratnoj kulminaciji, plan Jedinstvo- 3 uglavnom je loše uticao na borbenu gotovost u RV i PVO. Osnova vazduhoplovne podrške (lba) u 1. koprusu koji je pokrivao centralno vojište opala je na samo jednu eskadrilu za vatrena dejstva na kopnu u osnovnoj nameni, a 97. abr delovala je suviše razvučeno, pokrivajući svojim jedinicama celu teritoriju koprusa sa nekoliko aerodroma, udaljenih više stotina kilometara. Promene u organizaciji imale su loš uticaj na popunu jedinica ljudima, jer je projekat primenjen bez prethodnog usklađivanja organizacije i raspoloživog broja ljudi. U RV i PVO problem popune vojnicima na odsluženju nije dostigao dramatične razmere kao u KoV, ali bile su osetne posledice jer se od leta 1990. godine prešlo na popunu prema manjoj formaciji. Sve te promene dovode u sumnju mnoge od tumačenja da je *agresija* na Sloveniju, Hrvatsku i BiH bila pomno i više godina planirana.



Helikopteri Mi-8 raznih konfiguracija i bojenja, bili su osnov taktičkog transporta JNA. Ratni događaji 1991. pa na dalje pokazaće njihov pun značaj i vrednost.

1 Naredba SSNO dt 473-1, 21. februar 1991. MJRV, k. 40a 107. ap (š) (1991); isto, k. 25a, 1. ko RV i PVO za 1990. godinu.

6.3 PERSPEKTIVE I AMBICIOZNI PLANOVI

Projektovanje nadzvučnog aviona povereno je VTI još krajem maja 1977. godine. Završetak trisoničnog aero-tunela, u leto 1986. godine, bio je neophodan preduslov za projektovanje tog aviona. Kao eventualni uzor proučavan je američki lovac F-5E/F Tajger II, a kasnije i njegova poboljšana verzija F-5G Tajgeršark (F-20). Za izradu aviona sličnog tom mogle su da se koriste neke proizvodne komponente iz lanca proizvodnje aviona Orao. Najinteresantnije je da je sredinom 80-ih godina vlada SAD odobrila kupovinu licence za avion F-20, a nešto kasnije i licence za motor F-404-GE-100, koji je do tada bio u režimu zabrane izvoza iz SAD. Takav projekat – izrada F-20 po licenci ili delimičnoj licenci bio je potpuno u skladu tadašnjih jugoslovenskih mogućnosti, a i cena projekta je mogla tačno da se odredi. Jugoslovenski vojno-vazduhoplovni vrh je u to vreme ocenio da avion F-20 ima nedovoljnu nosivost i dolet, kao i da je njegova koncepcija prevaziđena.[1] Kada se sa ove distance posmatra, to je bio jedini projekat nadzvučnog aviona čiji su troškovi mogli da se kontrolišu, a bio bi ostvariv za zemlju tadašnje veličine i finansijskih mogućnosti.

Posebno je bilo zabrinjavajuće to da vojno-vazduhoplovni vrh, i pored izuzetnih teškoća u proizvodnji aviona Orao, nije odustao od ideje da se proizvede domaći nadzvučni borbeni avion brzine do 2 maha. Tako je započeto projektovanje jugoslovenskog nadzvučnog aviona označenog kao NA. Njegova maketa pokazuje da su jugoslovenski projektanti predvideli „evropski" izgled aviona sa kanardima, krilcima ispred glavnih krila.[2] Sa projektom je, 25. decembra 1989, upoznat predsednik Saveznog izvršenog veća Ante Marković prilikom posete VTI. Prema rečima generala Pustinje, direktora VTI, „*Novi avion po složenosti, primeni visokih tehnologija i multidisciplinarnosti treba da bude najkompleksniji finalni proizvod domaće industrije i u tom pogledu prevazilazi sve naše dosadašnje vojne programe. Njegova realizacija predstavlja logičan nastavak bogate tradicije vazduhoplovne industrije Jugoslavije u razvoju i proizvodnji aviona. Program će biti značajan generator tehnološkog razvoja zemlje u celini. YU supersonik će biti višenamenski jednomotorni avion, visokih letnih i borbenih karakteristika, koncipiran za potrebe našeg ratišta, a očekujemo da će biti konkurentan i na svetskom tržištu*". Pustinja je izneo očekivanje da će taj avion imati pozitivnu i integrišuću ulogu svih angažovanih kapaciteta u Jugoslaviji.[3] Ipak u javnosti, sem slike makete, nije ništa drugo ostalo od ovog projekta. Čak i da nije došlo do raspada SFRJ, dalji rad na projektu teško da bi odmakao zbog velikih finansijskih troškova.[4] Tako se umesto realnog kooperacijskog

1 Z. Rendulić, *n.d.*, 111–113.
2 General Tus je primio penzionionisane generale 10. decembra u VTI u Žarkovu i informisao ih da je Yu supersonik jedan od prioriteta u planovima razvoja RV i PVO. General-major Velislav Dobrivojević i pukovnik mr Savo Pustinja „*informisali su goste dokle se stiglo u realizaciji ovog projekta. Izgrađen je trisonični tunel, zatim laboratorije za integraciju avionskih sistema za komande leta i simulaciju... kao i da su završeni mnogi poslovi vezani za transfer znanja i tehnologija iz inostranstva*". – *O Yu supersoniku*, Krila armije, 29. decembar 1987, 4.
3 *Podrška YU supersoniku*, Krila armije, 1072-73, 22. decembar 1990, 2.
4 Komandant RV i PVO, general-pukovnik Anton Tus, razgovarao je 22. februara 1990. sa amabasadorom



Drugi prototip Utva Laste u toku ispitivanja. Poslednji proizvod jugoslovenske vazduhoplovne industrije pokazao se kao vrlo neuspešan i nije ušao u naoružanje.(VOC)

posla sa američkom vazduhoplovnom industrijom oko tipa F-20, što bi imalo i vojno-političku težinu važnu za Jugoslaviju u tim godinama pred slom bipolarnog sveta, jugoslovenski vazduhoplovni vrh opredelio za problematične ideje o razvoju „domaćeg supersonika". U vrtlogu dnevne politike i tenzije čitav projekat je ubrzo zaboravljen. U pripremi za ovaj projekat VOC je dobio proširenje dela prostorija, nabavljena je nova merna oprema u SAD, a dvojica pilota poslata su u Francusku da bi se kroz letove na Miražu 2000 pripremili za novi avion.[1]

Svakako najneuspešniji projekat jugoslovenske vazduhoplovne industrije u ovom periodu bio je avion Utva – Lasta. Početkom 1982. godine izrađena je studija Strategija razvoja Ratnog vazduhoplovstva u kojoj je pored ostalog obrađena i potreba uvođenja novog klipnog aviona za početnu obuku. Načelnik GŠ JNA je 8. avgusta te godine odobrio Program realizacije ovog aviona. U VTI je potom započeo projekat školskog dvoseda sa klipnim motorom, veće brzine, prilagođene prelazu na obuku za mlazni avion. Avion se uklapao u savremeni trend školskih aviona sličnih osobina i namene (Epsilon, Embarer, Pilatus), a bio je zamišljen kao tip sa kojeg se direktno prelazilo na mlazni G-4. Zbog toga su mnoge osobine, po-

Republike Indije Nagendrom Nathom o mogućnostima saradnje dve zemlje na projektu borbenog aviona. Jugoslovenskui zvaničnici su smatrali da su i Jugoslavija i Indija u istoj fazi u izradi sopstvenog supersonika i nudili su saradnju. *Krila armije*, 1064, 6. mart 1990, 2.

1 *VOC 1923-2003*, 93.

čev od manjeg krila, veće sletne brzine, rasporeda u kabini ličile na mlazni avi Podatke o tome da je predviđeno ispitivanje ovog tipa u VOC-u nalazimo u riodu 1982–1983. Prvi prototip (54001) poleteo je 2. septembra 1985. sa pilo Laslom Kolarem za komandama. Ubrzo posle toga, 16. septembra iste god u 14. letu avion je imao prinudno sletanje pri čemu je gotovo potpuno uništ Havarisani avion bez krila i motora, posle dugog stajanja u VZ Moma Stanojlo kasnije je rashodovan[3]. Drugi prototip (54002) poleteo je 26. avgusta 1986. t đe sa pilotom Kolarom i ostao je jedini primerak u opitnoj upotrebi kod VO Pilot Kolar je decembra 1986. ovako ocenio Lastu za *Krila armije:* „Preglednο kabine je odlična. Takođe i nastavnik iz zadnje kabine ima izvanrednu preg nost. Lasta je vrlo poslušna na malim brzinama, što je vrlo važno kod vađen nepravilnog položaja. Napadno-navigacijski sistem skoro je identičan sa oni Super Galebu... Lasta će od svojih budućih pilota tražiti mnogo, ali će im ponu mnogo više".[4] U realnosti, osnovni problem Laste su bili zahtevi da avion bud sličniji avionu G-4 po letnim karakteristikama i nivou opremljenosti, što je do do značajnog porasta mase aviona. To je uticalo da u oblasti malih brzina i u fi nom letenju ponašanje aviona ne odgovara zahtevima početne i osnovne ob pilota. Posle završetka ispitivanja drugog prototipa, 11. februara 1988, konst vano je *„da prema rezultatima ispitivanja performansi avion ne zadovoljava, odn da po aerodinamičkim karakteristikama i komforom kabine, avion nije pogoda osnovnu letački obuku".* U predlogu mera ukazano je na neophodnost velikog b izmena na avionu kako bi se potpunije prilagodio zahtevima početne obuke, p dopunska razvojna ispitivanja drugog prototipa kasnije nastavljena.[5]

U VOC-u su nastavljena dopunska ispitivanja i manje modifikacije ovog ona u aerodinamičkom smislu. Krajem septembra doneta je odluka o Planu lizacija aviona Lasta 2, reprojektovanjem postojeće Laste, sa smanjenjem br sletanja i odbacivanjem zahteva za mogućnost izvođenja borbene obuke. Iak predviđena izrada dva prototipa u sledećih 18 meseci, do realizacije nije d Nedostatak novčanih sredstva za rešavanje niza problema privremeno je pr nuo program realizacije ovog aviona.[6] I pored ambicioznog plana, avion Lasta ušao u operativnu upotrebu RV i PVO.

Krajem 80-ih godina više stručnih ekipa posetilo je Jugoslaviju i proverilo a G-4 u letu. Septembra 1989, Super Galeb bio je predmet pažnje mnogočlan gerijske vazduhoplovne delegacije koja je, osim aerodroma Batajnica, obišla V preduzeće Soko i komandanta RV i PVO generala Tusa.[7] Načelnik generalš francuskog vazduhoplovstva general armije Žan Fleri sredinom decembra 1 leteo je u Batajnici na ovom avionu[8].

1 Z. Rendulić, *n.d.*, 107–108; *VOC 1923–2003*, 92–93.
2 *Razvoj i ispitivanje aviona Lasta od 1982. do 2003. godine*; u dokumentu Sektora avijacije GŠ VSCG, p 472-1, od 10. juna 2003, kao odgovor na traženje ministra odbrane B. Tadića.
3 Isto. Trup aviona dugo je stajao 1986 u VZ Moma Stanojlović, u pogonu P-1 pored ulaza u lim odeljenje.
4 *Lasta kao čigra*, Krila armije 1013–1014, 26. decembar 1986, 9.
5 Izveštaj *Razvoj i ispitivanje aviona Lasta od 1982. do 2003. godine*; VOC izveštaj br. 1231.
6 Naredbom pom. za vojnoprivredeni sektor pov. br. 1360-1, od 30. avgusta 1991, u: *Razvoj i ispitivanje a Lasta od 1982. do 2003. godine.*
7 *Razgovori za vazduhoplovcima Nigerije*, Krila armije, 1057-8, 4. oktobar 1990, 2.
8 *General Fleri u Super Galebu*, Krila armije, 1072-73, 22. decembar 1990, 7.



Trojka Galebova G-4 iz sastava 229. eskadrile 185. puka u Puli. Ova je eskadrila primila serijske avione G-4 krajem 1984. godine.

Početkom maja 1990. avion je ispitao ekspertski tim američkog vazduhoplovstva. Na čelu te ekipe bio je general-potpukovnik Robert Ouks, a zadatak grupe je bio da modernizuje sistem školovanja u američkom vazduhoplovstvu i mornarici pred izbacivanje iz upotrebe aviona T-37, a u sistemu sa postojećim mlaznjakom T-38. Američka ideja je bila da ne projektuju nov prelazni avion već da se posluže nekim od svetskih rešenja i da uz američku opremu i motor dobiju sopstveni avion (program JPATS). Američka ekipa, kao i specijalizovani novinar Džefri Etel, koji je takođe leteo na G-4, ocenili su avion vrhunskim u svojoj klasi.[1] Međutim, avion je bio prenapredan za ono što su Amerikanci tražili kao zamenu za T-37. Saradnja se potom kretala u pravcu zajedničkog razvoja sa korporacijom Dženeral Dajnamiks (General Dynamics), verzije G-5 sa američkim motorom i opremom, koji bi bio kandidat za zamenu aviona T-38 u obuci američkih pilota, kao i prelazni avion za lovac F-16, koji bi se partnerski radio za treće zemlje. Šta bi taj posao značio za vazduhoplovstvo, industriju ali i armiju i državu u celini – da nije došlo do građanskog rata – iz današnje perspektive zvuči fantastično.

U periodu od 3. do 8. decembra 1990. delegacija RV i PVO predvođena generalom Tusom boravila je u SAD. Posetila je Ministarstvo odbrane Pentagon i tamošnji štab USAF-a, zatim baze Vilijams, Luk i Tindal, kao i korporaciju Dženeral Dajnamiks. Osim razgovora o političkoj situaciji, vojno-ekonomskoj i naučno-tehničkoj saradnji vođeni su i razgovori o mogućoj kupovini transportnih aviona Herkules.[2]

1 *Krila armije*, 1075-76, 21. maj 1991, 2.

2 *Delegacija RV i PVO u Sjedinjenim Američkim Državama*, Krila armije 1072-1073, 22. deembar 1990, 5. U delegaciji su pored Tusa bili komandant 5. Ko RV i PVO general-major Marjan Rožič, pomoćnik komandanta

Poslednji izvozni posao za jugoslovenske vazduhoplove bio je izvoz šest aviona tipa Galeb G-4 u Mijanmar (Burmu). Zapažen još od ranije, G-4 je bio odabran za nabavku u toj državi. Početkom septembra 1990, general Thein Vin leteo je na tom avionu u Batajnici i obznanio definitivnu odluku da se avion nabavi za burmansko vazduhoplovstvo.[1] Krajem 1990. tehničari burmanskog RV prošli su obuku u Rajlovcu, a zatim je od januara do sredine aprila 1991. usledila obuka njihovih pilota kod 105. puka u Zadru. Ubrzo posle toga šest novih aviona G-4 odletelo je u sastav burmanskog vazduhoplovstva.[2] Zbog rata i raspada Jugoslavije, propala je mogućnost da se avioni G-4 izvezu i u zemlje jugoistočne Azije gde je, po uzoru na Burmu, još nekoliko vazduhoplovstava tražilo avion slične koncepcije. Poneseni tim saznanjima Jugosloveni su nekoliko dana pred izbijanje rata poslali Galeb G-4 na 39. pariski aero-salon u Buržeu.[3]

6.4 KOMPLIKOVANJE POLITIČKE SITUACIJE

Iako je i u tom periodu uvek davana standardna ocena o „složenosti društveno-političke i ekonomske situacije u zemlji", pravi problemi su tek nastajali. Na moralno-političkom planu u RV i PVO, u periodu 1986–1991, sve više se ispo-



Protivpodmornički helikopteri Mi-14PL iz sastava 784.ppdhe, predstavljali su značajan elemenat protivpodmorničke borbe. (97.abr)

za VTS i Tsl pukovnik dr Borislav Đorđević, načelnik Odeljenja za vazduhoplovnu podršku pukovnik Blagoje Grahovac i prevodilac Ranko Ivančević. Delegaciju je pratio vojni izaslanik u SAD pukovnik Dragan Ikonomović. U bazi Luk (Luke AFB) general Tus leteo je na avionu F-16, a Rožič i Grahovac na trenažeru za isti avion.

1 *Super Galeb pred let u svet*, Krila armije, br. 1070, 20. septembar 1990.

2 *Novi mostovi saradnje*, Krila armije, 1075-76, 21. maj 1991, 2; Z. Rendulić, *n.d.*, 107.

3 *VOC 1923-2003*, 94.

ljavaju problemi uslovljeni postepenim narastanjem političkih previranja, rastom nacionalizama i ekonomskih teškoća koje su dovele do pada životnog standarda, ali i egzistencijalna pitanja kakva su stambeni i problemi školovanja i zapošljenja članova porodice aktivnih vojnih lica. U pojedinim periodima bilo je i pojačane fluktuacije starešinskog kadra. Izdavanje čekova bez pokrića bila je karakteristika i tog perioda, sa povećanjem u 1990. godini. Apelovalo se da se u sve sadržaje obuke i vaspitanja ugrade planovi štednje i racionalnog trošenja materijalno-finansijskih i drugih resursa sa ciljem „maksimalnog doprinosa društveno ekonomskoj stabilizaciji". U koncepcijskom smislu je zadržano očekivanje novog rata u blokovskoj verziji. Stoga su i dalje teorijski izučavane oružane snage susednih zemalja „posebno susednih zemalja članica NATO", najviše Italija i Grčka, kako ukazuju dokumenti. Još 1988. godine smatralo se da snage NATO na jugoslovenskom vojištu „mogu ispoljiti iznenadno dejstvo". „Unutrašnji" neprijatelj nije smatran za mogućeg eskalatora ratnog sukoba.[1]

Pravi problemi bili su političke prirode. U drugoj polovini 80-ih godina, problemi sa albanskim vojnicima bili su isti kao i prethodnih godina. Neprijateljskih grupa među vojnicima albanske nacionalnosti bilo je sve do kraja perioda. U 399. vb u Tuzli otkrivena je 1989. godine ilegalna grupa „Duka", sastavljena od 13 vojnika albanske nacionalnosti.[2] Samo u 5. korpusu 1990. godine otkriveno je 10 grupa u pet različtih jedinica.[3] Poseban izazov bili su nemiri na Kosmetu februara 1989, koji su armiju (i vazduhoplovstvo) stavili u ulogu čuvara reda i mira na terenu gde je buknula pobuna. Savezni sekretar za NO general Kadijević obišao je od 22. do 24. februara komande 1, 3. i 5. korpusa, VVA, ŠC PVO, VZ Zmaj, vazduhoplovne garnizone Batajnicu, Cerklje, Bihać, Zadar i Niš. Osnovna njegova poruka u svetlu kosmetskih događaja bila je „sačuvati jedinstvo".[4] Od 26/27. februara, kao i marta 1989, snage RV na prištinskom aerodromu (83. lap i 492. vb) bile su angažovane u toku šiptarske pobune. Iz 119. puka u Nišu stigla je eskadrila sa helikopterima Mi-8. U više navrata Migovi preleću Prištinu i druga kosmetska mesta u toku demonstracija šiptarskog življa. Vazduhoplovci iz 3. korpusa su bili prvi kojima je u predvečerje rata bio znatno otežan dnevni život i rad zbog događaja oko njih: oko aerodroma su krstarila oklopna vozila i vojnici i policija u pancirnim odelima sa oružjem na gotovs; pojačano obezbeđenje aerodroma; rad na stajankama uz odjeke puščanih rafala iz obližnjih sela Magure, Vrelo, Slatina, Belaćevac i dr. ; prekidi odmora, porodični probleme, zabrane deci da se igraju u dvorištima koja su bila nesigurna; prestanak rada škola – sve su to bila iskustva koja nisu obećavala ništa dobro.[5]

Od te 1989. u armijskoj javnosti stalno se apelovalo na „očuvanje idejno-političkog jedinstva" i „odbranu suvereniteta SFRJ". Postavljaju se pitanja „kako sačuvati jedinstvo?", „kako da se odbranimo od negativnih uticaja?"[6] Na 14. vanrednom kongresu SKJ, na kojem su kulminirali sukobi među republičkim rukovodstvima, konačno i prekid odnosa bila je izuzetno jaka delegacija RV na čelu sa komandan-

1 MJRV, k. 25a, 1. ko RV i PVO za 1990. godinu. Isto za 1986, 1987, 1988. i 1989. godinu.
2 MJRV, k. 25a, 1. ko RV i PVO za 1989. godinu.
3 MJRV, k. 27B. 5. ko RV i PVO.
4 *Sačuvati jedinstvo*, Krila armije, 1048, 3. mart 1989, 2.
5 *Krila armije na licu mesta, istina*, Krila armije, 1049–50, 5. april 1989, 5; *Priština ovih dana... Kako naći „prsten" zajedništva?* Krila armije, 1064, 6. mart 1991, 4.
6 MJRV, k. 27B. 5. ko RV i PVO (1989).

tom generalom Tusom, koja je iz prve ruke mogla da se osvedoči u to da stvari u političkom vrhu države ne idu u pravcu koji obećava lepu budućnost.[1] Ipak, u oceni za 1989. godinu konstatovano je da je „sačuvano idejno-političko jedinstvo u uslovima delovanja višestranačkog pluralizma, mada već ima opredeljenja za pojedine nacionalne stranke (HDZ u Zadru)" ili „kada nam pojedine starešine misle drugačije nego što je stav armijskog vrha" – posebno posle prekida 14. kongresa SKJ. Proboj višepartijskog sistema 1990. i preuzimanje vlasti u Sloveniji, Hrvatskoj i BiH od dotad anatemisanih političkih snaga posebno su uticali na moral. U toj godini konstatovan je povećan broj „lica koja destruktivno deluju", za 100%, zatim političkih i nacionalističkih istupa sa povećanom dozom agresivnosti, psihoza i neuroza. Prema oceni 5. korpusa RV i PVO, u drugoj polovini 1990. kod većeg dela sastava vladala je zabrinutost za budućnost Jugoslavije zbog dezintegracionih procesa, napada na JNA, raspada SKJ, sukoba u Krajini. Posebno je loše ocenjivan uticaj medija. Ipak, ocenjeno je da je moral „stabilan i vrlo dobar": „da je očuvano moralno-polïtčiko jedinstvo pripadnika korpusa. Odnosi među republikama nisu pogoršali odnose među starešinama. Naš najveći zadatak je očuvanje jedinstva našeg sastava, pre svega starešinskog kadra – jer je to bila osnova pretpostavke



Obuka pitomačkih klasa VVA pred sam rat odvijala se u složenim političkim uslovima. Na slici: dogovor nastavnik i pitomca pred let.

1 *Naši delegati*, Krila armije, 1061–62, 27. decembar 1989, 8–9; *Za moderan SKJ*, Krila armije, 1064, 6. mart 1991, 6.

efikasnog delovanja u svim složenim uslovima".[1] I Komanda RV je procenjivala da je u 1990. godini očuvano moralno-političko jedinstvo u vidu, kao i da je „sprečen prodor tuđih ideologija posebno nacionalizma".[2]

Rezultati višestranačkih izbora 1990. godine izbacili su iz upotrebe (Slovenija, Hrvatska) oslovljavanje sa „druže" umesto kojeg se čulo sve više „gospodine".[3] Stanje u tim republikama direktno je uticalo na aktivnosti jedinica. U Sloveniji su leta 1990. godine predstavnici vlasti optužili vazduhoplovce da kasarna u Vrhnici zagađuje okolinu, pa su zatim pripadnici „zelenih" neko vreme opsedali kasarnu. Takva situacija uticala je da u organizaciji SKJ u poslednjim mesecima 1990. godine dođe do „kolebanja" i „gubitka opravdanja za delovanje". Jedan deo članstva samovoljno je napuštao organizaciju, pasivizirao se ili potpuno gubio interes za ovu organizaciju. Odlukom komiteta organizacije SKJ u JNA na 10. vanrednoj konferenciji ta organizacije je prestala sa radom 17. decembra 1990. godine. Doneta je i odluka da se pojedinačno izjašnjava o pristupanju novoj političkoj organizaciji Savezu komunista – Pokretu za Jugoslaviju. Tom odlukom ovlašćen je i komitet u RV i PVO da precizira dinamiku prestanka rada svojih osnovnih organizacija. Krajem januara 1991. doneta je odluka o prestanku rada osnovnih organizacija i komiteta u jedinicama zaključno sa sredinom marta 1991. godine. Ta odluka je u potpunosti realizovana, uz propisno arhiviranje svih akata i dokumenata i povraćaj pečata i štambilja komitetu OSK u RV i PVO. Prethodno odlukom konferencije OSSOJ u JNA i ta organizacija je prestala sa radom već u junu 1990. godine.[4]

Pokušaj zadržavanja partijske organizacije kroz SK–Pokret za Jugoslaviju učinio je da se samo neznatan broj vazduhoplovaca priključi novoj i kratkotrajnoj političkoj organizaciji. Političke rasprave postala su svakodnevica, uprkos naredbama o zabrani bilo kakvih političkih debata. Jedni su bili oštro protiv secesionista, ili protiv opozicije u Srbiji, drugi su branili pravo svojih republika ili „glasno" ćutali.[5] Veći deo je ipak očekivao da se političari dogovore. Međutim, komplikovanje političke situacije u zemlji reflektovalo se postupno i na promišljanje unutrašnje krize. U radu komandi pojavljivala su se naređenja, planovi i dokumenti o posebnim merama borbene gotovosti i upotrebi jedinica u slučaju komplikovanja unutrašnjih odnosa.

Sa prividom republičke legalnosti, od teritorijalne komponente oružanih snaga i policijskih snaga dve zapadne republike stvarale su snage za budući građanski rat. Za opremanje paravojnih jedinica bilo je potrebno oružje koje je pripadalo republičkim štabovima Teritorijalne odbrane. Zbog toga je JNA 14. maja 1991. pokrenula akciju stavljanja celokupne opreme TO pod svoju kontrolu. U pripremama za rat TO Slovenije je posebnu pažnu posvetila organizovanju PVO koja je bila opremljena sa oko 40 lansirnih uređaja lakog prenosnog RS Strela-2M i protivavionskim topovima kalibra 20 mm. Hrvatska je u okviru republičkog ministarstva unutrašnjih poslova razvila svoje oružane snage. Prema odluci novopostavljenog ministra odbrane Martina Špegelja, penzionisanog general-pukovnika JNA, prioritet je bila nabavka sistema PVO. Preuzimanje dela kompetencija nad

1 MJRV, k. 27B. 5. ko RV i PVO (1990).
2 MJRV, k. 112, *Analiza borbene obuke i vaspitanja u RV i PVO za 1990. godinu.*
3 V. Rajtar, *n.d.*, 52.
4 MJRV, k. 27B. 5. ko RV i PVO (1990); isto, k. 26, 3. ko RV i PVO (1991).
5 V. Rajtar, *n.d.*, 52.



Helikopter Gazela u svim varijantama biće masovno upotrebljavan u toku događaja pred rat i u toku samog rata. Na fotografiji Gazela 12616 iz sastava 107. helikopterskog puka u Mostaru.

poslovima bezbednosti i odbrane od republika sa novom vlašću, dovelo je do prvih incidenata koji su nagoveštavali sukob. Sredinom avgusta 1990. avioni sa aerodroma Bihać presreli su tri helikoptera MUP-a Hrvatske koji su leteli ka pobunjenom Kninu, primoravši ih na sletanje na aerodrom Lučko. Prema zvaničnom saopštenju SSNO: „Helikopteri su leteli mimo najavljene i odobrene maršrute, pa ih je kontrola leta, postupajući po propisima, obavezala na prekid leta i povratak na polazni aerodrom". Takve akcije uverile su srpsko stanovništvo u Hrvatskoj da je armija na njihovoj strani, a dodatno razbesnele nove političke vlasti i medije u toj republici.

Došla je i 1991 – godina secesije i eksplozije rata. Zbog prirode vida, RV i PVO je vrlo rano prošlo kroz incidente. Naoružavanje republičkih paravojnih formacija, ali i sve veće raspoloženje za razbijanje Jugoslavije, dovelo je do prvih oružanih incidenata. Nove vlasti u Sloveniji i Hrvatskoj su opservirale aktivnosti vazduhoplovnih snaga u svojim republikama. Prate se svi pokreti vozila, helikoptera, aviona. Napetost i atmosfera sukoba postali su svakodnevica, ali RV i PVO je očuvalo privid normalnosti. U medijima u Sloveniji i Hrvatskoj, u manjoj meri u Bosni i Hercegovini, svaki let vazduhoplova RV i PVO predstavljan je kao smišljena provokacija i pretnja silom. U senzacionalističkom tonu vežbe su prikazivane kao generalne probe za napade na civilno stanovništvo. Taktikom specijalnog rata koju su koristila republička ministarstva za informisanje, ali i po svojoj volji privatni i državni mediji, pojačana je podela na pristalice Jugoslavije i njene protivnike. Zbog masovnih nemira u Splitu i demonstracija ispred VPO i Mostaru, kada je zaustavljena kolona snaga JNA u zapadnoj Hercegovini tokom proleća 1991, više puta dizana je borbena gotovost jedinica baziranih u Divuljama i Mostaru. U de-



Pitomci vazduhoplovnih akademija u toku obuke prošli su i elemente pešadijske obuke. Verovatno niko od njih nije ni zamišljao da će im upravo ta praksa biti potrebna u opkoljenim garnizonima 1991.

blokadi kolone u zapadnoj Hercegovini (*Skok*), mostarski 107. puk je 9. maja izveo desant 250 vojnika.[1] U jedinicama RV i PVO u Sloveniji, posebno raketnim i VOJIN, tokom maja i juna 1991. završeni su brojni radovi na inžinjerijskom uređenju i položaju za odbranu, pojedine jedinice izvršile su pripreme za premeštanje na rezervne položaje, sastav je uvežbavan u pešadijskoj obuci, jedinica od odbrane napada sa zemlje, sprovedena su uvežbavanja za PAM-ovima i PAT-ovima...[2]

Komandant vazduhoplovstva, general Tus, u vojnom vrhu je izlagao neslaganje sa upotrebom snaga JNA u razdvajanju snaga hrvatskog MUP-a i srpske milicije u oblastima gde je nacionalna tenzija rasla iz časa u čas. „Već sam se pripremio za povratak u Zagreb i posljednjih dana boravka u Beogradu nosio sam radi osobne sigurnosti dva revolvera, jedan u torbi, drugi za pojasom". Vrlo je značajno da je 2. maja 1991, kada je u napadu na položaje lokalne srpske milicije u Borovu Selu razbijena hrvatska jedinica, u kabinetu generala Tusa bio ministar unutrašnjih poslova Hrvatske Josip Boljkovac, direktno nadređeni snagama koje su učestvovale u propaloj akciji! General Tus je postao penzioner neposredno pred ulazak RV i PVO u oružane sukobe.[3] „Potom 8. svibnja ukazom predsednika predsedništva SFRJ general Tus je razrešen dužnosti komandanta sa nagoveštajem da će biti penzionisan do kraja godine. „Predao sam dužnost, došao k obitelji u Zagreb i stavio se hrvatskim vlastima na raspolaganje".[4] Odlazak Tusa za veći deo sastava

1 MJRV, k. 40a, 107. puk, istorijat za 1991. U operaciji je učestvovalo osam helikoptera Mi-8 i šest Gazela.
2 Komanda 5. pVOJIN, s/pov. 01/98-4, 19. februar 1992. Ratni put Komande i jedinica 5. p VOJIN, 3.
3 Moral sastava (3. ko) opteretio je slučaj izdaje od bivšeg k-ta RV i PVO, gen.puk Antona Tusa, koji je prešao kao penzioner na stranu HOS i otpočeo borbu protiv JNA. Njemu je pre prestanku AVS organizovan pompezan ispraćaj u K-ta 3. Ko. Gen. ppuk. Marko Kulić i svi komandanti jedinica su mu uručili poklone po naređenju. MJRV, k. 26, Istorija 3. ko RV i PVO, 1991, 11.
4 *Rat u Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini 1991–1995*, ur. Branka Magaš i Ivo Žanić, Zagreb–Sarajevo 1999, tekst Antona Tusa, Rat u Sloveniji i Hrvatskoj do sarajevskog primirja, 68–69.



Poslednji „mirnodopski" komandant RV i PVO general Anton Tus.

RV i PVO bio je prilično iritirajuća svetkovina. Ispraćaj je trajao danima i sa skupocenim poklonima iz jedinica.[1] Novi komandant RV i PVO general-potpukovnik Zvonko Jurjević primio je dužnost 14. juna 1991. u vreme kada je već bila pripremana akcija u Sloveniji.[2] Spekulacije o Tusovom odlasku nastavljene su tokom sukoba u Sloveniji, a zvaničan stav iz RV bio je da je otišao u penziju.

Stvari su išle svojim tokom: ubrzo je usledila odluka o proglašenju nezavisnosti Slovenije. Prva „ratna" akcija u miru bila je vezana za taj događaj: iznenadno preuzimanje aviona tipa Kraguj, koji su posle povlačenja iz naoružanja RV krajem 1988. godine predati eskadrili Republičkog Štaba TO Slovenije, na aerodromu Brnik. Nekoliko dana pre proglašenja samostalnosti Slovenije, grupa pilota prevežena je na aerodrom Cerklje da bi te avione preletela van *dežele*. Slovenački izvori beleže: „Pristali so na vojaškem delu letališča in izkrcali pilote, ki so nato otpeljali kraguje v Cerklje". Akcija, planirana za 20 minuta, izvršena je za oko 12 minuta. Do Cerklja se letelo veoma nisko i u radio-tišini. Slovenački izvori beleže da su 23. juna avioni otišli za Batajnicu, ostavljajući njihovu Teritorijalnu odbrambu bez aviona. Slovenci su posebno bili kivni na taj iznenadni i drski let. „V slovenski javnosti pa je kraja letal TO povzročila veliko razburenje", naveo je Janez Janša u memoarima.[3]

Naredbom Komande RV i PVO od 25. juna 1991, sve jedinice su prevedene u punu borbenu gotovost.[4] Posebne mere su preduzete na odbrani jedinica i mesta baziranja u Sloveniji. Upućen je poziv svim starešinama da se sa godišnjeg odmora vrate u svoje jedinice.[5] Ujutro 27. juna, pokretom snaga JNA prema graničnim prelazima ove republike, počeo je rat.

1 *Šta se zbivalo u komandi vazduhoplovstva (Povodom afere Opera)*, Politika, 10. maj 1992. U pismu, objavljenom u rubrici Polemike, potpisanom sa Grupa oficira RV i PVO, navodi se : ...svi su mu pripremili veoma skupe poklone. Tu je bilo 5 foto-aparata poznatih svetskih marki, među kojima i jedan Nikon, nekoliko umetničkih slika i jedna sablja optočena srebrom. U Beogradu je ...u režiji pukovnika Rakočevića i trojice pomenutih generala bilo još pompeznije: krenulo se sa aerodroma u Batajnici, pa preko Banjice (sedište 1. korpusa) da bi se sve završilo svečanim strojemu u bašti Doma JNA u Zemunu. Tu je bio postrojen kompletan sastav Komande RV i PVO; sledili su dirljivi govori, poneka suza i Tusove reči – Žao mi je što odlazim i što se opraštam od toliko dobrih ljudi. Iste večeri, u restoranu Doma, svečana večera. Cveće, govori, pesma Mileta Bogdanovića i Dragana Stojnića. Sutradan, kao kruna svega „lovačka večera" u hotelu Bristol. Sve to u prisustvu pukovnika Rakočevića i generala Jujrevića, Mirčetića i Radovića.
2 *Komandant RV i PVO*, Narodna armija, 6. jul 1991, 4.
3 Janez Janša, *Premiki*, Ljubljana 1992.
4 Nar. KRV i PVO, s/pov. br. 03/354-397 od 25. juna 1991.
5 Komanda 5. pVOJIN, s/pov. 01/98–4, 19. debruar 1992. Ratni put Komande i jedinica 5. p VOJIN, 3.



Sedmi deo 1991–1992 RV i PVO U RATU[1]

7.1 RV i PVO U RATU U SLOVENIJI [2]

Parlamenti Slovenije i Hrvatske usvojili su, 25. juna 1991, deklaracije o suverenosti i nezavisnosti. Savezna vlada je te dokumente proglasile ništavnim i vojska je prvi put u toku krize nastale raspadom SFRJ dobila odobrenje za akciju. Predsednik Saveznog izvršnog veća Ante Marković je potpisao Odluku o neposrednom obezbeđivanju izvršavanja saveznih propisa o prelaženju državne granice na teritoriji Republike Slovenije i Naredbu o zabrani uspostavljanja takozvanih graničnih prelaza unutar teritorije SFRJ.[3] Savezni sekretarijati za odbranu i unutrašnje poslove su ovlašćeni za sprovođenje naredbe. Na drugoj strani, u Ljubljani je 26. juna organizovana proslava proglašenja samostalnosti. *Jugoslovansko vojno letalstvo je demonstriralo svoju moč prvič pred slavnosjo ob razglastivi saomostojnosti Republike Slovenije. V sredo, 26 junija zvečer, je ob 20,30, ko naj bi po provtnem načrtu proslava že proteklo lovsko letalo.*[4] Na letove aviona RV i PVO nad gradom reagovao je slovenački ministar odbrane Janez Janša: «Zato sem ob 19.30 poklical poveljnika 5. zračnega korpusa jugoslovanskega vojaškega letalstva generala Rožiča. Brez ovinkarenja sem mu rekel, da bomo čez eno uro na njegova letala streljali, zato naj nehajo s preleti».[5] Slovenačke snage već su bile rasporedile svoje protivavionce u Ljubljani i okolini.

Prema planu za preuzimanje kontrole nad graničnim prelazima u Republici Sloveniji, RV i PVO je transportnim avionima prevezlo 461 pripadnika brigade

1 Jedan pregled celokupnog vazdušnog rata u Jugoslaviji 1991–1992: *La guerre aerienne en Yougoslavie*, chapitre 1, Air Action 38 decembre 1992–janvier 1993, 10–23 i isto, chapitre 2, Air Action 39 fevrier 1993, 10–21. Tekst je potpisan sa Stanislav Krakow, što je bio pseudonim za autorski tim Milan Micevski, Bojan Dimitrijević i Aleksandar Radić.

2 O ratu u Sloveniji videti tekst u listu Osmica, *Bitka za slovenačko nebo, Padrobranci u akciji*, pripremili M. Micevski, A. Radić i B. Dimitrijević, 9. jul 1991, 9–11.

3 *Odluka SIV-a, Zaključci Saveznog veća Skupštine SFRJ*, Narodna armija, 4. jul 1991, 4. *Energično reagovanje SIV na odluke Hrvatske i Slovenije*, Borba, 27. jun 1991, 1–2; isto, Politika, 27. jun 1991, 1; Janeza Janša, *Premiki, nastajanje in obramba slovenske države 1988–1992*, Ljubljana 1992, 157–159.

4 Janez J. Švajncer, *Odbranili domovino, Teritorijalna odbramba Slovenije v vojni za svobdno in samostalno Slovenijo 1991*. Ljubljana 199–, 231.

5 J. Janša, *n.d.*,159.

SSUP-a i 270 carinika do aerodroma Cerklje.[1] Na taj aerodrom je dva dana pre stigla veća grupa padobranaca 63. padbr, koja je trebalo da obezbeđuje aerodrom kao vitalnu otpornu tačku za dejstva RV i PVO nad Slovenijom. Do graničnih prelaza milicajci i carinici stigli su oko i posle podneva 27. juna transportnim helikopterima. U gotovo istovremenom nizu taktičkih desanata iskrcani su osim njih i vojnici JNA, čiji je zadatak bio da im pruže podršku i zaštitu u slučaju da budu ugroženi. Organizovani oružani otpor slovenačkih snaga nije očekivan, pa su desantirane snage bile opremljene samo lakim naoružanjem. Novinar *Politike* Miroslav Lazanski pratio je grupu helikoptera Mi-8 u jednoj Gazeli sa TV kamerom. Odmah po poletanju u rejonu autoputa ka Ljubljani otvorena je vatra na helikopter u kome je bio Lazanski i TV kamera, tako da su gledaoci imali prilike da vide je situacija u Sloveniji daleko od mirne akcije preuzimanja granice. Snage TO pružile su otpor na većini graničnih prelaza i sva je sreća da u tom delu akcije nije bilo izgubljenih helikoptera. Međutim, tokom dana u odvojenim sukobima oborena su dva helikoptera i tom prilikom je poginulo pet pripadnika RV i PVO.[2] Prvo obaranje pokazaće kasnije apsurdnost građanskog rata: u helikopteru Gazela iz sastava 894. eskadrile, pogođenom iznad Rožne doline u Ljubljani iz RS Strela-2M, poginuli su pilot kapetan prve klase Anton Mrlak, sin pilota JRV iz 50-ih godina i stariji vodnik Bojančo Sibinovski. *Tragično je bilo, da je bil pilot v helikopterju Slovenec, kar se je zvedelo kasnije.* Iste večeri posle 18 časova nad Igom_raketom je oboren Mi-8 (*helikopter se je v hipu spremenil v veliko ognjeno kroglo),* u kome su stradala tri pripadnika RV.[3]

Prvog danu sukoba avioni RV nisu upotrebljeni u vatrenim dejstvima, ali su korišćeni za izviđačke zadatke i patroliranje. Avionima Utva-66 iznad većih mesta izbacivani su leci sa pozivom na poštovanje odluka federalnih vlasti. Uveče prvog dana rata kolegijum 5. vojne oblasti odbio je odluku o upotrebi RV po objektima u Ljubljani i okolini, kao odmazdi za oborene helikoptere. Kako navodi tadašnji pukovnik Predojević, vazduhoplovstvo je nad zonom odgovornosti 5. vo *upotrebljavano bez znanja kolegija kao cjeline.*[4] Tako je 28. juna RV i PVO uključeno u borbena dejstva, pre svega, po barikadama (kod Trebnja i na drugih 14 mesta) i položajima snaga TO, na više mesta dodira snaga, po aerodromima Brnik i Maribor, kao i po nekim TV predajnicima i području oko baze specijalne brigade MORiS u Kočevskoj Reci.[5]

Teritorijalci su predveče 27. juna otvorili vatru iz minobacača na aerodrom Cerklje, zbog čega je evakuisana avijacija 82. abr. *V pol ure se je letališče skoraj izpraznilo. Letala so odletela na letališči Pleso prio Zagrebu in Bihać. V nedeljo je odletelo še pet letal v Zadar.* Slovenci su mogli da budu zadovoljni učinkom napada svojih snaga: *Teh deset izstreljenih min je v vojni za svobodno Slovenijo odločilo o vojački vlogi letališča Cerklje.* Ostale snage se nisu povukle. Aerodrom su obezbeđivali padobranci koji su iz Niša stigli 25. juna. Oni će u narednim sukobima imati jednog

1 Dr Vaso Predojević, *U procjepu, dnevničke zabilješke o razbijanju partije, Armije, Države*, Beograd 1997, 98.
2 *Ekskluzivan Politikin izveštaj sa lica mesta oružanih akcija*, Politika 27. jun 1991, 1–2.
3 *Oboren helikopter, dva pilota mrtva*, Borba, 29. jun 1991, 6; J. Švajncer, *n.d.*, 232; *Poslednji let hrabrih avijatičara*, Narodna armija, 10. jul 1991, 16.
4 V. Predojević, *n.d.*, 100.
5 *Svedočanstvo sa kriznih mesta, (ekskluzivan Politikin izveštaj sa lica mesta oružanih akcija)*, Politika, 28. jun 1991, 1–2; Revija *Odbramba*, 6/1998, 14–15. *The Battle for Slovenia*, Ljubljana 1991, 28–34.



„Kurjaci sa ušća" poleću, sa aerodroma Banja Luka. Avion 23734 oboren je novembra 1991. godine od strane hrvatskih snaga.

poginulog borca.[1] Zbog ovakve situacije, 29. juna 1991, večernjim časovima, 252. eskadrila iz Batajnice prebazirala je na aerodrom Mahovljani kod Banjaluke. Istog dana 354. izviđačka eskadrila iz Lađevaca, sa 5 aviona, prebazirala je u Bihać. Ljudstvo 399. vazduhoplovne baze iz Tuzle poselo je aerodrom i organizovalo život na njemu zajedno sa 252. lbae. Na 82. avio-brigadu više se u tim trenucima nije moglo računati, jer je pored odlaska sa svog aerodroma u njoj počelo raspadanje po nacionalnim šavovima. Stoga je 252. eskadrila preuzela zadatak vatrene podrške snagama JNA u Sloveniji, zajedno sa 117. i 185, avio-pukom, a bihaćka 352. i kraljevačka 354. zadatke izviđanja.[2]

Ostale jedinice RV i PVO našle su se u okruženju. Priroda jedinica uslovila je da većina njih bude samostalno u okruženju (kod 350. puka tri rd su bazirala samostalno).[3] Počela je blokada i odsecanje od izvora snabdevanja; oko položaja 5. p VOJIN na Oljskoj gori, Ljubljanskom vrhu i Strmici primećivale su se naoružane grupe. Ubrzo je počelo zaustavljanje svih dostavnih vozila JNA i zarobljavanje pripadnika jedinica koji su išli prema svojima, ili su pokušali da se probiju do civilizacije. U 91. bataljonu VOJIN prva dezerterstva starešina zabeležena su 28. juna, i to je bio *pravi „šok" za pripadnike komande.* Kako se njihov broj povećavao iz dana u dan, ocenjeno je da je greška što opkoljenim jedinicama odmah nije do-

1 J. Švajncer, *n.d.*, 43–44.
2 Najvažnija dejstva 252. eskadrile bila su po barikadama kod sela Poljice, hotel Mokrice, odnosno kod Ljutomera, s Herminci i fabrici kontejnera u Gornjoj Radgoni. MJRV, Dok. 252. lbae, s/pov. 03/122–1, 10. mart 1992, Ratni put 252. lbae, 3; MJRV, k. 33, Istorija 98. abr za 1991. godinu. 354. eskadrila je od 1. jula izvršila 30 izviđačkih zadataka nad Slovenijom. O 399. vb videti tekst: *U Dubravama nešto novo*, Narodna armija, 20. februar 1992, 20.
3 Komanda 350. rp PVO, s/p 03/14–7, 6. mart 1992, analiza ratnog puta jedinica puka.

stavljana njihova lista, jer su se pojedini bivši pripadnici puka već 1. jula pojavili na pojedinim položajima predvodeći snage slovenačke TO. U toku prepodneva 1. jula snage TO, prevođene dvojicom bivših pripadnika VOJIN, od kojih je jedan bio načelnik bezbednosti 91. bataljona, opkolile su objekat Oljska gora, ali su odlučnom akcijom i pretnjom vazdušnog napada bili odbijeni. Nešto kasnije u toku noći 2. jula, slovenačke snage napale su objekat Ljubljanski vrh. Razvila se borba, a hitno je uključena avijacija koja je dejstvovala po snagama TO i napad je odbijen. Posle tog neuspelog napada, slovenačka TO više nije napadala izdvojene objekte RV.[1] Kasarnu u kojoj se nalazio 2. rd/350. puka slovenačke snage su napale 3. jula, bez posledica.[2]

U talasu napada 2. jula avijacija je delovala po barikadi-zasedi na Krakovskom gozdu na putu u rejonu Trebnja, u koju su upale snage JNA koje su se kretale iz Hrvatske,[3] zatim po TV i radio-predajnicima Krvavec, Domžale, Boč, Kum, a avioni RV su probili zvučni zid nad Ljubljanom. Zbog akcije na odašiljače u Sloveniji pola časa nije bilo radio ni TV programa. U celom toku rata helikopteri 111. brigade iz Plesa bili su aktivni u evakuaciji ranjjenika, doturanju hrane i drugih potrepština snagama JNA rasutim po Sloveniji. Beležimo da je na njih otvarana vatra 1. jula. Predstavnici RV i PVO žalili su se da su helikopteri označeni znakom Crvenog krsta, a slovenačka strana optuživala je armiju za zloupotrebu ovog znaka.[4]

Posle 3. jula snage RV i PVO su izvršavale sekundarne zadatke transporta, evakuacije, mahom samo upotrebom helikoptera i povremenim izviđačkim letovima avijacije, kako pokazuje detaljna rekonstrukcija aktivnosti JNA u Sloveniji, objavljena u knjizi Janeza Janše.[5] Blokada objekata VOJIN je nastavljena i tek od 6. jula ti objekti se snabdevaju helikopterima. Tih dana nastavio se trend pisanja molbi za prestanak službe, koje su rešavane po hitnom postupku, tako da su mnogi Slovenci, Hrvati i drugi odlazili čak ne razduživši opremu. Sastav bataljona VOJIN koji je pokrivao Sloveniju prepolovio se za nekoliko dana.[6]

Sukob u Sloveniji završen je 7. jula kada je uz posredovanje ministarske trojke Evropske zajednice potpisana Brionska deklaracija. Uspostavljeno je primirje između snaga JNA i TO, dogovoren dolazak međunarodnih posmatrača, tromesečni moratorijum na primenu deklaracija o samostalnosti dve republike i povla-

1 Komanda 5.pVOJIN, s/pov 01/98–4, 19. februar 1992. Ratni put Komande i jedinica 5. p VOJIN, 3–6; *Saopštenje komande RV i PVO (10,30) TO slovenije napada helikptere sa hranom, Borba*, 3. jul 1991, 2.

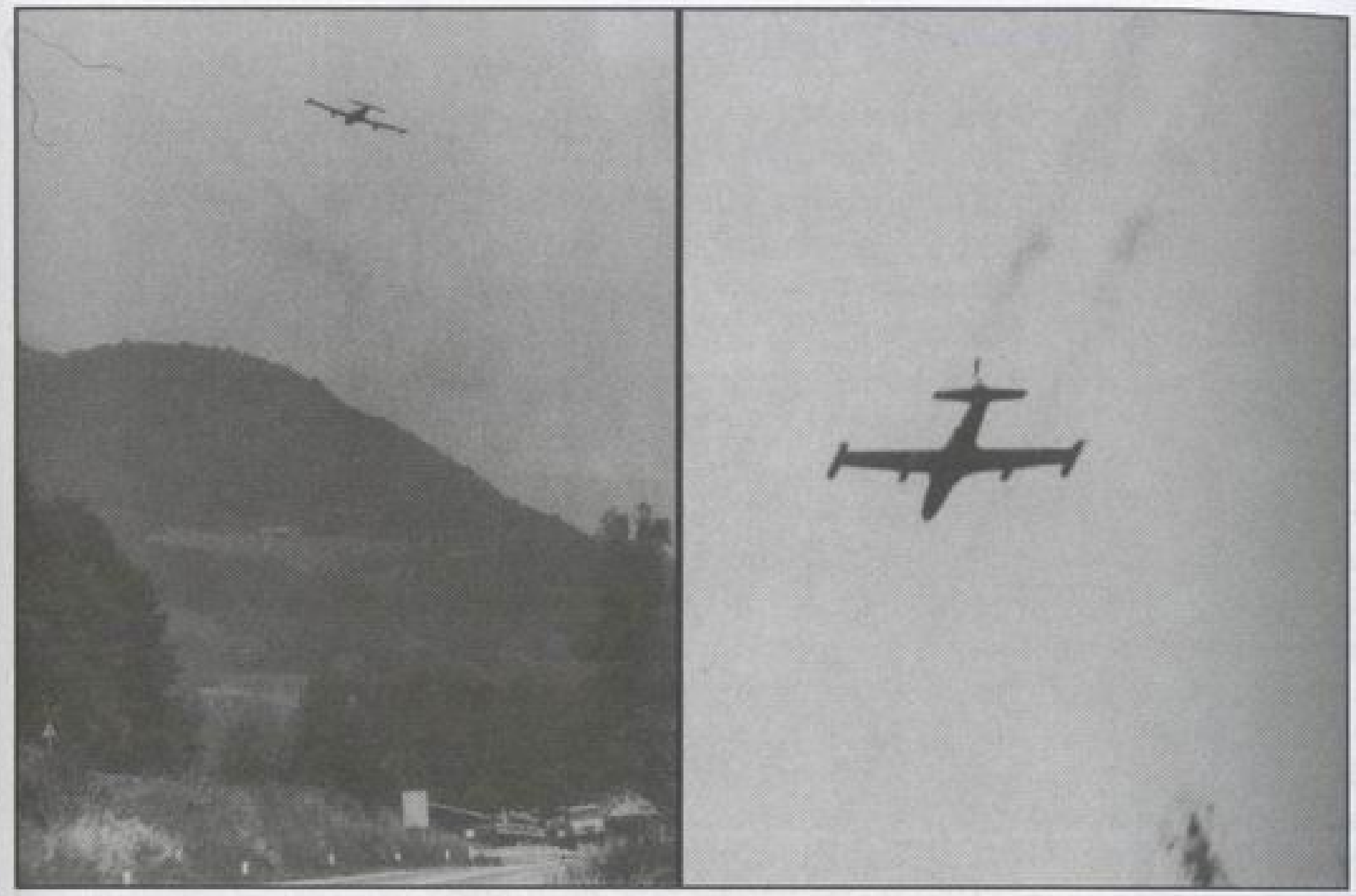
2 Komanda 350. rp PVO, s/p 03/14–7, 6. mart 1992, analiza ratnog puta jedinica puka.

3 General Milisav Sekulić u knjizi *Jugoslaviju niko nije branio, a Vrhovna komanda je izdala*, Beograd 1997, na str. 150, opisuje taj događaj i navodi da je kolona 4. oklopne brigade upala u zasedu slovenačkih snaga, ali da je po njoj greškom dejstvovala i sopstvena avijacija. Na TV snimku događaja teško može da se utvrdi da li avijacija dejstvuje po barikdi i da li tom prilikom dejstvuje po zaustavljenoj koloni. Autor je u razgovoru sa više pilota 252. lbae u jesen 2002, ustanovio da oni znaju za ove optužbe, ali da su ubeđeni da nisu dejstovali po svojoj koloni, nego da je prethodno na njih dejstvovala TO. Videti i fotografije i tumačenje u *The Battle for Slovenia*, 78–89.

4 *Saopštenje komande RV i PVO (10,30) TO Slovenije napada helikoptere sa hranom*, Borba, 3. jul 1991, 2: *Lažni mir pravi–rat*, Novosti, 3. jul 1991, 5; J. Švajncer, *n.d*; *Na vročih položajih*, Revija Odbramba, 6/1998, 14–15; *The Battle for Slovenia*, 78–89; J. Janša, *n.d.*,171. koji navodi: *Svoje jeklene ptiče so na veliko poslikali z znakom Rdečega krsta, čeprav so jih uporabljali predvsem za zamenjavo moštva in obnavljanje porabljenih zalog streliva v blokiranih kolonah.*

5 J. Janša, *n.d.*, 336–356.

6 Komanda 5. pVOJIN, s/pov. 01/98–4, 19. februar 1992. Ratni put Komande i jedinica 5. p VOJIN, 7.



astrebovi u dejstvu po snagama TO Slovenije, koje su u zasedi sačekale kolonu JNA i nanele joj gubitke, Krakovski Gozd, 2 jul 1991. godine.

čenje svih snaga JNA iz Slovenije.[1] Blokade jedinica RV od 12. jula postepeno su povlačene, ali je i dalje bilo zaustavljanja i maltretiranja starešina. Predsedništvo SFRJ donelo je 18. jula Odluku o premeštanju jedinica JNA, a već sutradan ona je razglašena po jedinicama. Čitav posao iseljenja trebalo je da bude završen u roku od tri meseca, a pripadnici slovenačke nacionalnosti iz aktivnog sastava morali su da donesu odluku da li će ostati u JNA ili napustiti službu. „Reagovanja sastava bila su prožeta snažnim emocijama i pored svih napora prevladalo je ogorčenje i nezadovoljstvo takvom odlukom. Većina je bila spremna reći da se radi o izdaji zemlje". Usledile su rasprave među ljudima koji su sa svake strane bili ogorčeni zbog takvog ishoda. „Dan-dva iza toga sledila su drugačija razmišljanja starešina, posebno na teritoriji R. Slovenije, izjavljivali su da je i bolje napustiti tu teritoriju nego živeti u takvim uslovima, gde je mržnja izbijala na svakom koraku, u gradu, na TV, u novinama, prema porodicama. Postojala je opasnost da ovo dovodi do novih podela među starešinama, pre svega, ali srećom ubrzo je stiglo naređenje od strane KRV i PVO /dana 22. 07 1991.g/ u kome se traži obustavljanje svih aktivnosti oko daljeg izjašnjavanja po materijalima i stavovima u vezi odluke Predsedništva SFRJ. Posle toga u jedinicama je nastavljen trend pisanja molbi za prestanak aktivne vojne službe, sve je više registrovano pojedinačnih slučajeva dezerterstva vojnika iz jedinica. U razgovoru pojedinci su otvoreno pitali kako starešine mogu da idu iz JNA, a školovani su i plaćeni da se bore, a oni moraju da ostanu. Teško je bilo davati odgovore vojnicima na takva pitanja pogotovo kada k-dir voda ili k-dir čete napiše molbu i za dva dana ode iz JNA".[2]

1 V. Predojević, *n.d.*, passim; J. Janša, *n.d.*, passim.

2 Komanda 5. pVOJIN, s/pov. 01/98–4, 19. februar 1992. Ratni put Komande i jedinica 5. p VOJIN, 9–10.



Po širenju sukoba na područja u Hrvatskoj, na letelicama RV I PVO prebojeni su veliki beli eskadrilski brojevi. Na slici Gazela, nad stajankom Migova, Bihać 1991.

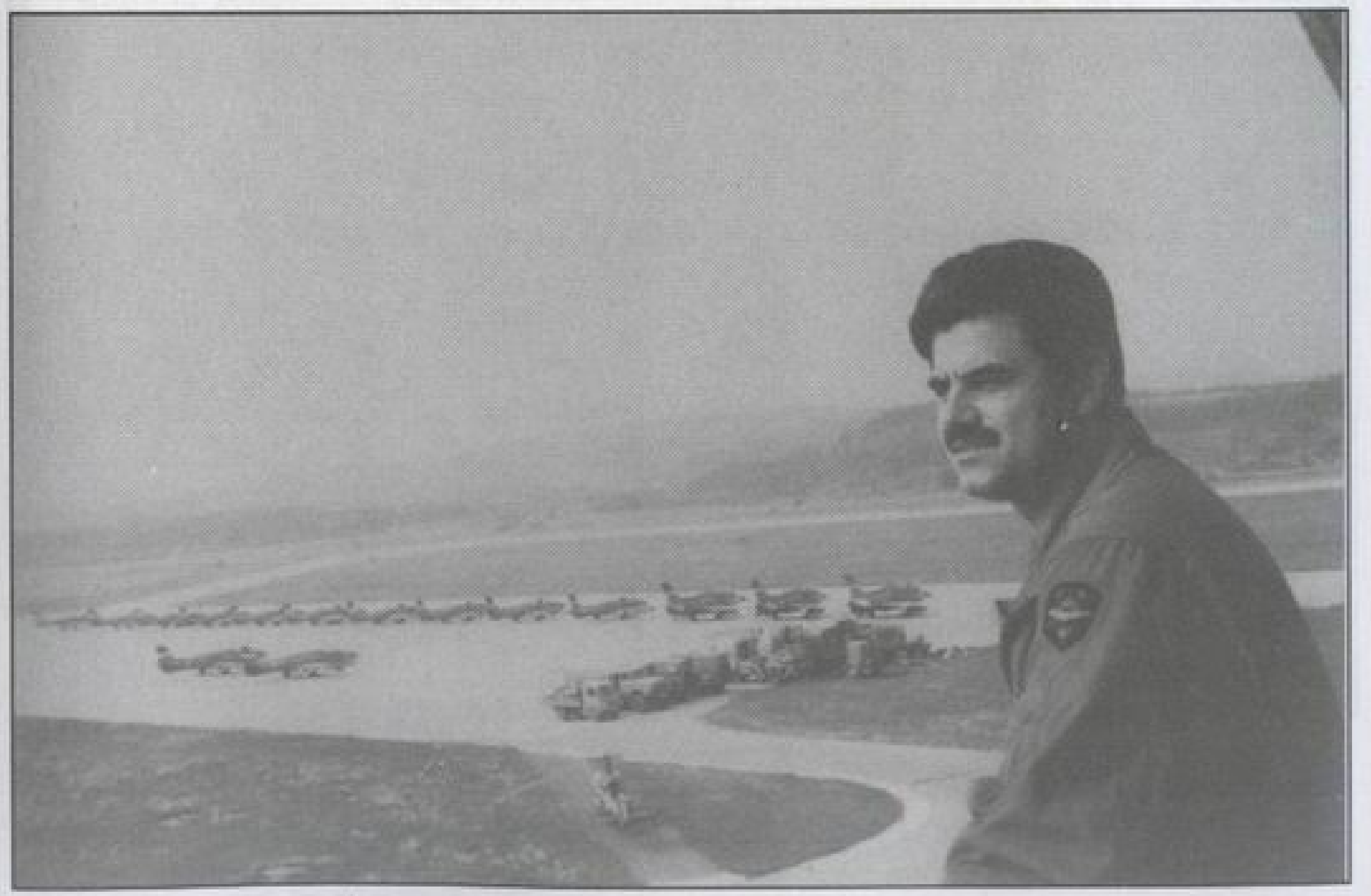
U tom kratkotrajnom i oštrom ratu, RV i PVO je izgubilo šest ljudi. Deo pripadnika RV i PVO od prvih dana sukoba pokazao je kolebanje, odbijao je naređenja ili je otvoreno stao na stranu protivnika.[1] Bilo je iluzorno očekivati da će se slovenački, pa potom hrvatski i drugi oficiri opredeliti protiv svog naroda. Slovenačka strana je, zahvaljujući probuđenom nacionalnom osećanju nekih svojih pilota, dobila i prvi helikopter – Gazelu. Naime, 28. juna pilot Jože Kalan prebegao je na slovenačku stranu sa helikopterom Gazela. Paradoks je da je i stradali pilot Gazele koja je oborena nad Ljubljanom, Toni Mrlak, planirao da prebegne na slovenačku stranu kada dođe prilika za to. On je posthumno dobio visoko odlikovanje od slovenačkih vlasti i upisan je među slovenačke žrtve rata.[2] Iz jedinica 5. korpusa tokom sukoba je dezertiralo ili je po molbi napustilo aktivnu vojnu službu više desetina starešina uglavnom slovenačke, hrvatske i albanske nacionalnosti. Dobar deo vazduhoplovaca hrvatske nacionalnosti već će od avgusta biti uključen u Zrakoplovnu grupu ZNG. Konačno, zbog kolebljivosti, 2. jula je sa dužnosti ko-

1 Prema sećanjima Vladimira Rajtara nešto posle 23 sata 29. juna donesena je odluka da se 679. trae 111. abr podeli na dva dela od kojih bi jedan bio u Bihaću a drugi u Batajnici. U Bihaću, Rajtar i njegove kolege sreli su veliku grupu pilota iz Cerklja koji su prešli na „drugu" stranu. On navodi poimence 19 pilota. *Tu turobnu atmosferu borbe između sumnjive dužnosti i savjesti, te neobrijane, očajne izraze na licima neću sigurno zaboraviti dok sam živ. Svima su žene i deca ostali u Sloveniji, koju bi oni sada trebali bombardirati. Mnogi Hrvati otvoreno negoduju...* V. Rajtar, *n.d.*, 57–58.

2 U Reviji Odbramba, 1992. godine, izlazio je feljton u osam nastavaka *Kako in za kaj smo uporabili helikopterije.* Za prebeg Gazele 12660 videti delove 6–8, takođe i: *Toni Mrlak ena najbolj tragičnih osebnosti lanske vojne* u sedmom nastavku.

mandanta 5. korpusa smenjen general-major Marjan Rožič. Komandant je postao načelnik štaba pukovnik Ljubomir Bajić.[1]

Prelazak na ratno stanje i prva borbena iskušenja uticali su i na pilote RV i PVO. Usled intenziteta kasnijih dejstava, malo ko se seća tih prvih osećanja. Ipak, pokušali smo da makar na uzorku jedne eskadrile ustanovimo kako su doživeli prelazak iz mirnodopskog u ratni život piloti 252. eskadrile. Upitan da opiše svoja osećanja kada je počinjao rat, pilot P. svedoči: „Napaljenost, proradio pilotski crv... To te nosi...". Pilot R. kaže: „Osećaj...malo glup...". Tada najmlađi pilot u eskadrili S. prelaz u rat smatra za „ništa posebno". Rat je osetio tek u neobičnoj okolnosti da noću leti u Banjaluku sa naređenjima za rad eskadrile. Veteran R. kaže da se prvih dana dobro preznojavao noću krevetu razmišljajući o svojim postupcima „kada je došlo vreme da se ubija", a da mu je posle bilo žao što je prestalo. Kako kaže: „U ratu, vrlo brzo se čovek navikne...". Pilot M. se seća da su ratna dejstva „sve zatekla ... nikada nisi mogao da pretpostaviš tako nešto...". Treći pilot u jednom od odeljenja, major N., bio je ubeđen da će se stvari staviti pod kontrolu, da će vojska i bezbednost rešiti problem i da će Jugoslavija opstati. Kada su počela dejstva, svoj zadatak je shvatio i kao deo tog napora. Slično smatra i pilot L., koji kaže da je to bilo „ iznenađenje i neverica da se radi o ratu" i iznosi mišljenje, za koje smatra da je preovlađivalo među njegovim kolegama, o tome da je odlučnija akcija mogla da spreči raspad Jugoslavije, u koji „niko nije verovao". Tada u najvećem naponu snage sa 37 godina, M., tadašnji komandir odeljenja, smatra da je visoka uvežbanost i motivisanost bila presudna da se bez



Simbolična slika: komandir 252. eskadrile Života Marković i avioni njegove eskadrile u pozadini na aerodromu Mahovljani kod Banja Luke, jul 1991.

1 *Postavljen pukovnik Bajić*, Novosti, 3. jul 1991, 5.

većih problema pređe na ratni kolosek i da se posle prvih dejstava izgubio strah, ako ga je uopšte bilo. Ipak, i pored relativno visokog morala pojedini piloti su pokazivali strah pred borbena dejstva. Kako kaže jedan od pilota, „postojao je osećaj straha, ali najviše od zarobljavanja. Posebno, ako se ide duže u neprijateljsku teritoriju..". Svi koji su ušli u prvu dvanaestorku za dejstvo nad Slovenijom bili su srećni, ostali verovatno malčice zavidni zbog prvog leta. Tehničari eskadrile slično rezonuju. Za mnoge je nastalo stanje bilo „nenormalno, nemoguće", nešto za šta ih niko nije pripremao, ni psihički ni fizički. Očekivalo se da će sve brzo rešiti. Ipak, prelom kod mnogih bio je boravak na aerodromu gde su ubrzo iz Slovenije počeli avionima da stižu vojnički sanduci. Za neke je to bio prelom, za druge slika roditelja koji su dočekivali svoje pale sinove, za treće scene izbeglica koje izlaze iz aviona.[1]

Posle prekida dejstava, usledilo je premeštanje jedinica JNA iz Slovenije. Prve su krenule jedinice RV i PVO, i one će se kompletno izvući sa ljudstvom i tehnikom pre početka sukoba u Hrvatskoj. Da je preseljenje započelo još u toku borbenih dejstava, potvrđuje JNA nenaklonjeni svedok Rajtar, koji je bio svedok evakuacija sanduka sa kasetnim bombama (BL) sa Plesa u Tuzlu.[2] Plan po kojem je RV i PVO napustilo Sloveniju navodi na zaključak da na strategijskom nivou rukovođenja i komandovanja nije bilo izvesno konačno političko rešenje jugoslovenske krize. Smatralo se da će Bosna i Hercegovina i srpske teritorije u Hrvatskoj ostati



Orlovi iz Cerklja, postaju „Risovi sa Vrbasa". Dolazak ostataka 82. avio-brigade iz Cerklja u Banja Luku, 12. avgust 1991 godine bio je svečan.

1 Na bazi autorovog prikupljanja usmenih podataka od pilota 252. lbae koji su učestvovali u ratu 1991–92, septembar–novembar 2002.

2 V. Rajtar, *n.d.*, 60–61. Prema njegovim navodima, kontejneri su pakovani u hangaru, ukoso postavljani da bi u avion stalo ukupno osam.

u krnjoj Jugoslaviji. Nov raspored jedinica, komandi i ustanova RV i PVO dovešće neke ljude i tehniku iz Slovenije na prostore u kojima je oružani sukob bio na pomolu. Bivši oficir JNA i admiral Hrvatske vojske Davor Domazet Lošo smatra da je vojni vrh JNA u Sloveniji složenim vojno-političkim manevrima i doziranom upotrebom sile našao sebi opravdanje za napuštanje te republike i premeštanje „tako da se (JNA) pripremila za napadaj za Hrvatsku".[1] Tako je posednut aerodrom Banjaluka. Prva jedinica koja je premeštena bila je 474. vazduhoplovna baza iz Cerklja, koja je sada postala baza B tipa na tom aerodromu. U međuvremenu do 12. avgusta, rasformirana je 82. avijacijska brigada sa 237. i 351. eskadrilom.[2] Preostala je samo 238. lbae ojačanog sastava, naoružana avionima Orao, koja se sabrala na aerodrom Banjaluka. Prethodno, 11. avgusta, batajnička 252. eskadrila je napustila Banjaluku. Za ovu priliku 12. avgusta je organizovan svečani skup na aerodromu, na kome je prisutnima govorio komandant RV i PVO general Jurjević.[3] Hangare sa aerodroma Cerklje demontirali su i ponovo montirali u Banjaluci radnici VZ Kosmos.[4]

Iako je bio predmet negodovanja i nagađanja u slovenačkoj javnosti, 350. raketni puk premešten je na aerodrom Mostar, sa komandom, 3. i 4. raketnim divizionom i raketno-tehničkim divizionom. Prvi i drugi divizion su privremeno



Raketaši iz Vrhnike, preselili su se u Hercegovinu. Svečanost povodom prebaziranja 350. raketnog puka PVO na aerodrom Mostar jesen 1991.godine.

1 Davor Domazet Lošo, *Hrvatska i veliko ratište*, drugo izdanje, Zagreb 2002, 69.

2 Naredba za prebaziranje baze i rasformiranje brirgada, Nar. SSNO, 2284–1, 30. avgust 1991.

3 *Ponovo krila nad Zalužanima*, Narodna armija, 14. avgust 1991, 4; *Novi vojni aerodrom RV i PVO kod Banja Luke*, Politika, 13. avgust 1991, 8; *Ratni put 252. lbae*, 2–5.

4 *Vazduhoplovni zavod Kosmos u ratnim uslovima*, Narodna armija, 6. novembar 1991, 21.

prebazirani u rejon Beograda i trebalo je da se priključe ostatku 350. rp PVO posle izgradnje novih vatrenih položaja u rejonu Mostara.[1] U takvim uslovima veći deo starešinskog sastava batajničke 250. rbr PVO bio je angažovan u izvlačenju jedinica 350. rp PVO iz Slovenije.[2] Snage 91.b VOJIN počele su 29. jula pokret van Slovenije. Toga dana napušten je položaj Oljska Gora i kolona radarista se zaputila preko Hrvatske i BiH ka Titogradu. Sredinom avgusta napušten je položaj Ljubljanski Vrh, čiji su se radaristi zaputili u Bihać, na novi položaj na Plješevicie, i objekti u Vrhnici, odakle je kolona otišla za Rajlovac. Zaključno sa 31. avgustom i ovaj bataljon sa ljudstvom i tehnikom bio je evakuisan iz Slovenije i rasformiran.[3]

7.2 NA RAZMEĐU NOVOG SUKOBA

Hrvatska je dugo vreme pred rat „šutjela", ali se eksplozivnost njenog političkog (ratnog) cilja – samostalnost, ubrzo obelodanila posle rata u Sloveniji. Rat u Sloveniji uticao je na povećani odliv hrvatskog kadra iz RV i PVO u toku juna – jula. To je dovelo do ozbiljnog narušavanja sistema zaštite podataka jer su odlazeći poznavali sve detalje o jedinicama, ljudima, tehnici, objektima. Njihovo znanje je upotrebljeno u Hrvatskoj za uspostavljanje sistema praćenja aktivnosti RV i PVO kojim se dosta dobro nadoknadilo nepostojanje radarskog osmatranja. U blizini aerodroma uspostavljena je stalna služba za vizuelno osmatranje koja je podatke dostavljala telefonskim i radio vezama. U zagrebačkom naselju Tuškanac formirana je vazduhoplovna grupa koja je bila zadužena za organizovanje prijema svih pripadnika RV i PVO koji se odluče za prelazak na hrvatsku stranu.[4] Atmosfera u jedinicama (primer: Bihać) bila je napeta. Kako tumače hrvatski izvori, odlaskom Slovenaca, Hrvati–vazduhoplovci su došli u nezgodnu situaciju. *Hrvatima nije lako raspoznati ni tko je tko među njima...Najteže je bilo postići obostrano povjerenje. Svi su naime prošli iste škole, manje-više iste nastavnike, i ne zna se tko je uz sve to što je pilot plaćen i da bude obaveštajac.* I obuća je bila znak raspoznavanja:

1 Nar. SSNO, 2284–1, 30. avgust 1991; Izvršena naredbom KRV i PVO, s/p 08/245–15, od 6. avgusta 1991. MJRV, k. 25a, Istorija 1. ko RV i PVO, 1991, Komanda 350. rp PVO, s/p 03/14–7, 6. mart 1992, analiza ratnog puta jedinica puka. Raketnotehnički divizion ovog puka razvio je dve tehnološke trake za pripremu raketa, jednu u Mostaru i jednu u rejonu Beograda za 1.i 2. rd PVO, koji su predati 250. rbr PVO; *Odlazak bez pogađanja*, Politika, 13. avgust 1991, 8.

2 Komanda 250 rbr PVO, s/pov, 25/112–24, 11. mart 1992. Šestog avgusta brigada je uputila 40 vozila sa 85 pripadnika u Sloveniju radi izvlačenja sredstava raketne tehnike 350. puka. Potom je 15. avgusta upućena ekipa od 48 ljudi sa 23 vozila, ali je za obezbeđenje i pomoć oko ukrcavanja tehnike upućeno još 30 pripadnika brigade. Tada su prevežena dva raketna diviziona. Po istom zadatku 22. avgusta upućeno je još 24 vozila sa 47 pripadnika brigade. Taj sastav je trebalo da učestvuje u izvlačenju sredstava za Mostar. Prevoženje je izvršeno u dve ture na istoj relaciji. Konačno, 24. septembra, u Mostaru je zamenjeno ljudstva koje je završilo prevoženje druge ture iz prethodnog kontingenta. Upućena su 42 pripadnika jedinice. Kolona navedenog sastava krenula je iz Mostara za Ljubljanu, ali je zbog usložavanja stanja u Hrvatskoj zaustavljena u Bihaću. Tu je sastav prikupljen i avionom vraćen u Batajnicu, a vozila su ostala na aerodromu Bihać. Tek 1. oktobra 55 pripadnika jedinice odletelo je za Bihać sa zadatkom da prevezu zaostala motorna vozila. Devetog oktobra, za Mostar je otputovala grupa od 11 ljudi da prevezu deo sredstava za Batajnicu.

3 Nar. DSNO, 2284–1, 30. avgust 1991; Komanda 5. pVOJIN, s/pov. 01/98–4, 19. februar 1992. Ratni put Komande i jedinica 5. p VOJIN, 10–13.

4 Detaljnije o organizovanju bivših pripadnika RV i PVO videti kod V. Rajtara, *n.n.*

Hrvati navodno više nose cipele, kao znak da ne žele u borbu, a svi ostali čizme i naoružanje.[1] U tom periodu u strukturu nove hrvatske vojske stavljaju se Imra Agotić (načelnik bezbednosti), Milan Maček – obojica iz 5. korpusa, kao i Vladimir Šumanovac, načelnik katedre u VVA.[2]

Posle prestanka rata u Sloveniji i potonje odluke o povlačenju snaga JNA iz te republike nije došlo do smirivanja sukoba u Jugoslaviji. U Hrvatskoj je tinjao sukob na obodima područja gde je živelo srpsko stanovništvo. U tim početnim događajima, JNA je još uvek nastojala da drži tampon-zone između hrvatskih snaga MUP-a i srpskih naoružanih grupa. Upotreba avijacije svodila se na letove iznad mesta sukoba. Međutim, demonstracija sile nije mnogo uticala na zbivanja na tlu i takvi letovi su predstavljali veliki rizik za pilote aviona. Kako je u jednom kasnijem tekstu pisano, „usledila je Kadijevićeva „famozna" naredba „da na vatru sa zemlje ne smemo uzvraćati vatrom iz vazduha". Treba samo, ako preživimo naravno, da po sletanju izvestimo sa kog su to mesta ustaše dejstvovale po našim letelicama. Nismo imali nameru da izigravamo glinene golubove, pa smo tako apsurdnu naredbu glatko odbacili. Tada nam je bilo definitivno jasno da smo okruženi neprijateljima sa dve strane i da je peta kolona unutar armije daleko jača i opasnija od ustaških projektila".[3] Tako su prva vatrena dejstva nad Hrvatskom piloti RV i PVO izvodili u slučajevima kada su prvo bili izloženi vatri iz streljačkog oružja sa zemlje. U tim prelomnim danima za takve dileme korišćena je i video kamera, da bi se tako dokumentovalo stanje na terenu. Tako je pilot koji je leteo sa kamerom u prvom naletu samo nadletao barikade. U drugom naletu, sa zemlje dejstvuju po avionu i na snimku se jasno vidi da meci sa zemlje udaraju po avionu. Zatim je usledilo dejstvo pilota. U julu i početkom avgusta u nekoliko izdvojenih incidenata avijacija je dejstvovala po manjih grupama pripadnika hrvatskih snaga u rejonu istočne Slavonije. Devetog jula, na jedan Galeb G-4, koji je na maloj visini nadletao „vojarnu" Zbora narodne garde (ZNG) u iločkoj tvrđavi, otvorena je vatra iz streljačkog naoružanja sa osmatračnice. Pilot je uzvratio vatrom iz topa, jer je elektro instalacija za ispaljivanje nevođenih raketnih zrna bila neispravna. Gardisti su počeli da beže ka zgradi, koju je zatim zasula salva topovskih zrna. Pri tom su, kako hrvatski izvori navode, ranjena trojica gardista, od kojih je jedan kasnije podlegao povredama. „Vojska se oko toga podmuklog napadaja nije očitovala, i ne zna se kojoj jedinici pripada zrakoplov",[4] naveli su hrvatski izvori.

Četiri dana kasnije, 13. jula, avioni su u dva navrata dejstvovali na silos pored šume Đergaj, u blizini Vukovara, sa koga su prethodno na avione ispaljene tri verovatno protivgradne rakete, a pucano je i iz streljačkog oružja.[5] Taj incident ukazao je na svu opasnost od izbijanja ozbiljnih sukoba, jer je samo dan ranije komandant RV i PVO general-potpukovnik Zvonko Jurjević uputio oštro upozorenje da će biti uzvraćeno na svako dejstvo protiv njenih letelica, ma sa koje strane dolazilo. Bez obzira na upozorenje, sukobi su tek predstojali. U rejonu Jasenovca, 16. jula je na jedan G-4 ispaljena protivavionska raketa, čime se nedvosmisleno

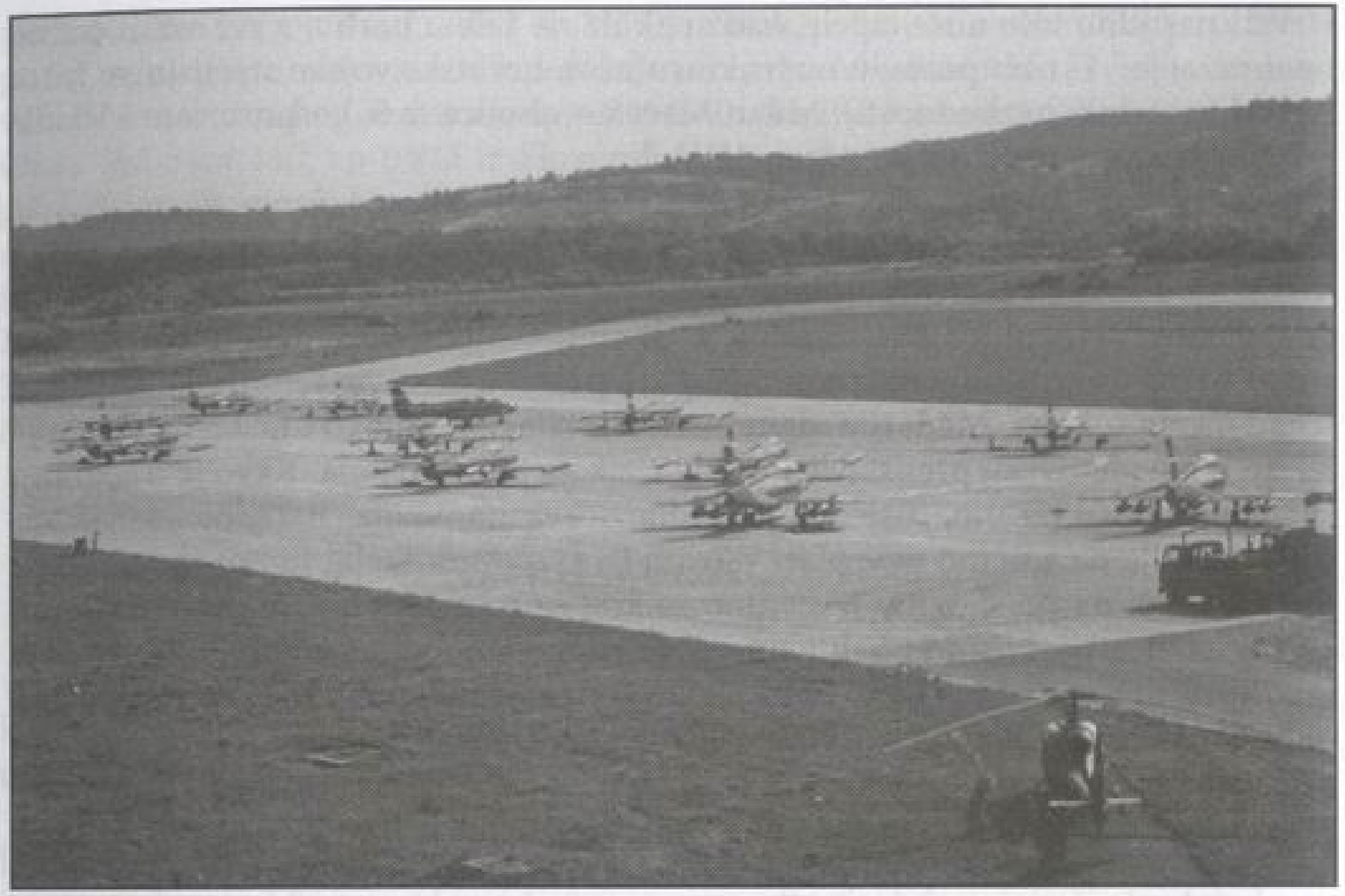
1 Branka Primorac, *Perešin – Život i smrt*, Zagreb 2001, 86–89.

2 *Oficri za jednokratnu upotrebu*, Narodna armija, 13. jul 1991, 14.

3 *Lovačko-bombarderska jedinica RV i PVO majora Miljka Stefanovića, Kurjaci sa ušća*, Vojska, 15. jul 1993.

4 *„Mig" u „zenge"*, Vreme, 16. septembar 1991, 26; Davor Runtić, *Rat, Vinkovci–Vukovar, 1. srpnja 1991– 3. siječnja 1992*, drugo dopunjeno izdanje, Vinkovici 1995, 26–27.

5 *Kronologija rata, Hrvatska 1989–1998*, Zagreb 1998, 75.



Aerodrom Banja Luka, posle izgradnje početkom osamdesetih godina nije korišćen. Od 1991. godine započinje epoha njegove intenzivne upotrebe od strane RV i PVO, a potom i VRS.

pokazalo da hrvatske vojne formacije imaju efikasna i moderna PVO sredstva. Pilot je oštrim manevrom ipak uspeo da izbegne projektil.[1]

Jedan od najozbiljnijih incidenata u ovoj fazi, u kojem je učestvovala eskadrila, zbio se 22. jula u toku napada snaga ZNG i naoružanih hadezeovaca na Mirkovce. Pripadnici hrvatskih snaga su u 14,15 sati iz Vinkovaca streljačkom vatrom lakše oštetili dva aviona tipa Jastreb, koji su bili na izviđačkom zadatku. Kasnije, u 17,05 sati, na drugi par aviona (Jastreb i Galeb) ponovo je otvorena vatra, ovog puta iz „vojarne" ZNG u blizini Novih Čakovaca. Pilot Jastreba Željko Parađina je uzvratio i ispalio nevođene rakete ka objektima iz kojih je pucano. Na veliko iznenađenje, to je izazvalo strahovite eksplozije koje su skoro potpuno razorile bazu ZNG, kako je saopšteno u *Narodnoj armiji*.[2] Pretpostavljalo se tada da su tu bile uskladištene znatne količine raznog naoružanja i raketno gorivo. Hrvatske vlasti su zvanično saopštile da su stradala četiri, a ranjeno sedam pripadnika ZNG.[3] Neslužbeni vojni izvori procenjivali su tada da je moglo biti i više od 100 stradalih, među kojima i neki nemački instruktori – čije prisustvo do danas nije potvrđeno.[4]

U ovom periodu pripadnici RV koji su bili u zoni sukoba, osvedočili su se u

1 *Mig u Zenge*, n.n.
2 *Žestok odgovor vazduhoplovaca*, Narodna armija, 27. jul 1991.
3 *„Mig" u „zenge"*, n.n., 26; *Kronologija rata, Hrvatska 1989–1998*, 78.
4 *Žestok odgovor vazduhoplovaca*, Narodna armija, 27. jul 1991. Kako navodi M. M. pilot-izviđač iz 353. iae, koji je nešto kasnije fotografisao učinak ovog dejstva, sam objekat – bila je to škola uz nekakav put, oko koje je u polukrug bilo devet iskopanih zaklona i rov u obliku slova T, nije dozvoljavao fizičko prisustvo većeg broja hrvatskih bojovnika. Pogodak je bio pravo u vrata škole. Snimak ovog dejstva izviđači su uveličali i na kartonu uz natpis „Bravo majstori" poslali u 252.lbae, kao čestitku.

postojanje aktivnih elektronskih dejstvava hrvatske strane. Piloti su registroval prva ometanja sa zemlje u vidu postavljanja lažnih FAR-ova i raznih ometača koj su ponekad dovodili instrumente u konfuziju. O tome je pisala i *Narodna armija* „Piloti ističu da u poslednje vreme nepoznati počinioci podosta zloupotrebljavaj radio vezu u vazduhu. Dešava se, naime, da se u toku leta u radio-vezu „ubaci" gla koji traži od pilota poziciju, naređuje neku novu maršrutu ili visinu leta, provocir ili psuje». „Neke od tih vazdušnih pirata već smo pohvatali, a i ostalima ćemo veo ma brzo začepiti usta", rekao je za armijske novine komandir 252. eskadrile Mar ković. I zaista, služba bezbednosti je u dva sela u blizini banjalučkog aerodrom uhvatila jednog katoličkog sveštenika i grupu koja je opservirala aerodrom sa tor nja crkve i jednu grupu koja je pratila (i ometala) letove, na koju su se seljaci ukazal zbog neuobičajene količine hleba koja je stizala u jednu kuću. Zbog svega ovo komandir Života Marković izdavao je zadatke pilotima u kabini pred poletanje.[1]

Hrvatski izvori naveli su 25. jula sledeće: „Pravi dojam ratnog stanja stvarali s vojni zrakoplovi, koji su više puta nisko nadlijetali područje Vukovara i Iloka".[2] D dejstava eskadrile po hrvatskim snagama došlo je 27. jula na obali Dunava (Opa tovac, Principovac), pošto su snage MUP-a i ZNG otvorile vatru na avione. Pilot su uzvratnom vatrom pogodili dva skladišta municije i naoružanja. Po sletanj i podnošenju izveštaja, zatražena je dozvola o kontrolnom izviđanju, ali to nij odobreno iz operativnog centra 1. korpusa RV i PVO. Dejstva po ovim objektim dala su do znanja da se hrvatske paravojne formacije neprestano naoružavaju prerastaju u pravu oružanu silu.[3] Dana 30. jula izvršeno je vatreno dejstvo po sna gama MUP-a u Kostajnici na brdu Djed, koje su otvorile vatru na avione u letu Snage ZNG i MUP-a su pretrpele velike gubitke, a posada i komandir eskadril morali su da pišu izjašnjenje zbog ovog dejstva. Na kritike upućene iz vrha R komandir Marković je 31. jula odgovorio: „Obaveštavamo Vas da su piloti eska drile ogorčeni na stavove pomenutog telegrama i da neće biti ničija meta, a da ć u slučaju otvaranja vatre uzvratiti svim raspoloživim sredstvima. Čvrsto stojim uz pilote na čijem čelu sam i za sve njihove postupke snosim punu odgovornost" Zbog osnovanog nepoverenja prema Oblasnoj kontroli letenja Zagreb u dan kada eskadrila nije letela, izvršavani su planski letovi kroz papire, a isto je stvaral pometnju u vazdušnom saobraćaju nad teritorijom gde su letovi bili najavljeni „Takvom igrom ostvarili smo velike efekte jer su na najavljena sletanja na a. Krk Split, Varaždin, Čakovec, Maribor i dr. mnogi aerodromi bili zaprečeni, a posebn aerodromi Krk, Pula, Split, o čemu su pisala i sredstva javnog informisanja sece sionističke republike Hrvatske".[5]

Narodna armija je izveštavala tih dana: „Ni otežani uslovi rada i življenja, od vojenost od porodica, ni danonoćno dežurstvo, nisu uticali na to da se i najmanj naruši moral ljudi". U toj reportaži letači su se žalili na nadležne koji „primer radi, umesto zahteva o evidenciji prošlogodišnjih uplata u Titov fond, ne pošalj neki primerak više dnevnih novina ili ne svrate da ih obiđu". Već tada se nazir iskre nesporazuma ljudi iz kabine i sa stajanki i viših komandi: „Piloti ... zame

1 B. Dimitrijević, *Kurjaci sa ušća*, 28; *Glasovi razuma*, Narodna armija, 3. avgust 1991.
2 D. Runtić, *n.d.*, 43–44.
3 Ratni put 252. lbae, 7.
4 Dok. 252. lbae, str. pov. br. 03/42, 31. jul 1991, Banjaluka.
5 Ratni put 252. lbae, 3–5.

raju službi informisanja u JNA (a time i u RV i PVO) što na razna podmetanja slovenačkih i hrvatskih sredstava informisanja ne reaguju brzo i argumentovano. Nedavno, ističu piloti, hrvatska glasila su pisala o tome kako avioni RV i PVO iz vazduha navode minobacačku vatru na snage MUP-a Hrvatske. Iako je reč o čistoj izmišljotini iz nama znane kuhinje niko se nije oglasio da takvu glupost demantuje".[1]

U periodu od 27. juna do prvih dana avgusta, registrovano je 25 slučajeva otvaranja vatre iz streljačkog i raketnog naoružanja na avione i helikoptere, a u tim akcijama 11 letelica je oštećeno.[2] U drugoj polovini avgusta težište dejstava seli se u istočnu Slavoniju, u područje dejstava 1. korpusa RV i PVO. Osim toga, obezbeđuje se pratnja konvoja i kolona sa jedinicama koje prebaziraju na istok. Prvo značajnije dejstvo u ovom periodu izvršeno je po zgradi KP doma Stara Gradiška, po naređenju 5. korpusa RV i PVO. Dejstvo je bilo u sumrak oko 20,10 časova 17. avgusta 1991, a imalo je izuzetnog efekta jer je od tada KP dom napušten i koristile su sa ga snage banjalučkog korpusa.[3] U tim danima avijacija je nadletala mesta kao što su Vinkovci, Jarmina, Nuštar, Mirkovci, jer su hrvatska dejstva postajala sve intenzivnija prema srpskim naseljima. Tri jurišnika Jastreb dejstvovala su 21. avgusta iz mitraljeza i saćastih lansera po položajima ZNG u ciglani, u selu Sarvaš.[4] Ciljevi avijacije u toku narednog dana bili su Sarvaš, Bilje, Mece i poligon ZNG Ljeskovac kod Vinkovaca „gdje su vježbali gađanje. Prema prvim obavijestima iz Centra obavješćivanja dva pripadnika ZNG su poginula a petorica ranjena ... kada su ih zrakoplovi tzv. protupancirnim zrnima zasuli s visine od 20 metara sa trideset metaka".[5] Od dejstava avijacije stradalo je više gardista, ali u napadu na Sarvaš oštećen je i jedan avion tipa Jastreb.[6] Tih dana došlo je do prvih povreda mađarskog vazdušnog prostora usled borbenih dejstava, na koje su reagovali zvaničnici Mađarske. U noći između 22. i 23. avgusta, iz jugoistočnog dela Osijeka otvorena je vatra na tri aviona. Radi otkrivanja neprijateljskih položaja upotrebljene su svetleće avio-bombe, a posle toga je usledio i raketni napad. Sledećeg dana hrvatski izvori konstatuju: „Već osmi dan za redom mjesta u zapadnom dijelu općine Vinkovci nadlijeću neprijateljski zrakoplovi jugovojske, što stvara napetost kod stanovnika. U rejonu Nove Gradiške u napadu na motel na auto-putu izbačeno je iz stroja oko 50 pripadnika 1. gardijske brigade. Tokom borbenog leta 24. avgusta u rejonu sela Bršadin, izgubljen je prvi avion u borbenim dejstvima. Oboren je J-21 Jastreb iz 252. lbae. Pilot se spasao iskakanjem».[7]

Borbene akacije nastavljene su 25–26, 28. i 30–31. avgusta, u toku žestokih okršaja oko Vukovara i Vinkovaca. Mete su bile „vojarna" ZNG u pustari Opatovac, ciljevi u gradu Vukovaru, Borovo Naselje, ekonomija Henrikovac kod Vinkovaca, silos Bršadin, Đergaj, Sotin, Mirkovci, Jakobovac, Ovčara, Vučedol-Bugarsko groblje itd. Hrvatske snage dejstvovale su iz streljačkog naoružanja ali i sa protivgradnim raketama. Tih dana je lakše oštećeno nekoliko aviona.[8] Po ekonomiji u Opatovcu i silosu Bršadin prvi put su zajedno dejstvovali lovci i jurišnici. Ta dejstva su izvođena bez vazduhoplovnih oficira za navođenje (VON). Sa obzirom da nije postojala veza sa VON-ovima, nije bilo u mogućnosti upozoriti pilote na moguće opasnosti.[1] Hrvatski mediji optuživali su JNA da njeno vazduhoplovstvo koristi konvencijama zabranjene kasetne bombe, ilustrujući optužnice (26. avgusta) fotografijama.[2] Krajem avgusta JNA ulazi u sukobe sa hrvatskim snagama na širokom frontu i avijacija počinje da se upotrebljava za neposrednu vazduhoplovnu podršku u zahvatu linije dodira snaga.

1 *Zapis sa ratnog aerodroma, Glasovi razuma*, Narodna armija, 3. avgust 1991.
2 *Koga to „bombarduju zrakoplovci"*, Narodna armija, 10. avgust 1991, 18.
3 Ratni put 252. lbae, 8.
4 *Mig u Zenge.*
5 D. Runtić, *n.d.*, 69–75.
6 *Provokacije ne jenjavaju*, Narodna armija, 28. avgust 1991, 26.
7 *„Mig" u „zenge"*, n.n., 27; B. Dmitrijević, *Kurjaci sa ušća*, 36–38.
8 *„Mig" u „zenge"*, n.n.

1 Iako je eskadrila borbeno dejstvovala već puna dva meseca mnogo toga oko nje nije bilo ratno već, kao i pre, mirnodopsko. Komandant Marković je 28. avgusta posle intenzivnih dejstava eskadrile tog dana pismeno tražio od Komande RV i PVO i komande 1. korpusa RV i PVO da se jedinici hitno dodeli lekar; da se aerodrom obezbedi za uslove vanredne situacije; da dejstva avijacije počinju u jutarnjim, a završavaju se u večernjim časovima; da se daleko više oglašavaju u javnim glasilima; da avijacijska jedinica dobije raspored bar sopstvenih snaga. Kako se ništa od ovoga nije zadovoljilo, posle sastanka sa pilotima 31. avgusta je upućeno opširno pismo komandantu korpusa, u kome je istaknuto sledeće: „Neshvatljivo je da avijacijske jedinice žive u ratnim uslovima, a da se ljudstvo 177. vb ponaša krajnje mirnodopski. – s obzirom da smo sami branili a. Banja Luka nećemo dozvoliti da kod namenjenih snaga za odbranu aerodroma sami preduzimamo mere van naše nadležnosti. – da se što pre eskadrila obezbedi potrebnim sredstvima za rad u ovakvim uslovima (kreveti, čizme, letački kombinezoni, itd.), – s obzirom na događaje od 30. i 31. 08 1991, kao i na ranija upozorenja da ćemo ako ijedan avion bude pogođen na teritoriji Hrvatske uzvratiti po najvitalnijim objektima, ostajemo i dalje na istim stavovima i molimo naš vojni vrh da se što pre urazumi. –primirje shvatamo tako što ćemo verovati da je isto na važnosti ako organi MUP i ZNG budu svakodnevno polagali oružje koje su uvezli za postizanje svojih vekovnih težnji. – na kraju želimo da kažemo da smo respektivna snaga i da ne dozvoljavamo nikome kalkulaciju sa nama, a pogotovu omalovažavanje ljudskog ponosa i vrednosti pilota. – smatram da ste shvatili šta tražimo i želimo". Ovo pismo je verovatno bilo povod za sastanak pilota sa komandantom RV i PVO generalom Jurjevićem već sutradan, 1. septembra 1991. Osnovna tema razgovora bio je veliki broj pogodaka u avione, pronalaženje novih rešenja, predlog da se leti na visinama iznad 700 metara. Komandant je smatrao „da još nismo ozbiljno shvatili uslove u kojima se nalazimo, te da je osnovna stvar velikog broja pogodaka naši tehnički postupci i obučenost pilota. Insistiralo se da ne letimo iznad kriznog područja van komunikacija i nikako na visinama 100 do 200m. Osnovni zaključak sastanka je da piloti ne mogu voditi politiku a da će se pitanje Jugoslavije rešiti za desetak dana. Sastanak je završen monologom, a na pitanje pilota da li mogu postaviti neka pitanja odgovoreno je sa ne. Trebalo je tada biti pilot i pravilno reagovati, a mi smo ostali piloti. Bez obzira na osećaj omalovažavanja i nedopuštanja razgovora nastavili smo sa daljim pripremama za naređenja koja nam predstoje. – Dok. 252. lbae, str. pov. br.7/189, 31. avgust 1991; Ratni put 252. lbae, 8.
2 *Kronologija rata, Hrvatska 1989-1998*, 88.

7.3 U OKRUŽENJU HRVATSKIH SNAGA

Od leta 1991. aktivnost jedinica RV i PVO u Hrvatskoj možemo podeliti na dve celine: 1) aktivnost snaga koje su bile u okruženju hrvatskih snaga od septembra do kraja godine i 2) borbene zadatke ostalih snaga koje su sa svojih aerodroma van okruženja dejstvovale u podršci snagama JNA.

Narastanjem tenzija u Hrvatskoj došlo je do postepenog premeštanja snaga JNA (RV takođe) na lokacije izvan zone mogućih sukoba. Tokom jula zbog pogoršavanja stanja u Hrvatskoj izvršeno je nekoliko predislokacija u okviru 5. puka VOJIN. Tako je 7. jula radar AN/TPS-63 iz Kurilovca prevezen na Plješevicu. Ovakve odluke pokazale su se ispravnim s obzirom na iskustva iz Slovenije. Komanda korpusa nije prihvatila predlog da se četa iz Bjelovara predislocira na položaje Petrova Gora ili kod Siska.[1] Mostarski 107. puk je početkom jula evakuisao u dvadeset izlaza sa četiri letelice municiju i eksplozivna sredstva iz skladišta kod Ploča. Od 10. do 30. avgusta isti puk je iz Zemunika evakuisao dnevno sa po dva helikoptera komandu Vazduhoplovne vojne akademije u Rajlovac. Zbog protesta lokalnih vlasti iz zapadne Hercegovine, u kojima je dominirala Hrvatska demokratska zajednica, puk je prestao redovnu letačku obuku iznad tog prostora. Sve letačke aktivnosti su premeštene u vazdušni prostor iznad istočne Hercegovine nastanjene većinom Srbima.[2] Zbog ugroženosti u okruženju u kojem je dominiralo stanovništvo hrvatske nacionalnosti, sa aerodroma Zemunik na ratni aero-



Tokom leta iz Divulja u Mostar prebazira 97. avijacijska brigada sa svoje dve helikopterske eskadrile. Na slici: kišna stajanka sa helikopterima Gazela i Mi-8.

1 Komanda 5. pVOJIN, s/pov. 01/98-4, 19. februar 1992. Ratni put Komande i jedinica 5. p VOJIN, 4, 7.
2 MJRV, k.40a, 107. puk, istorijat za 1991.



U Mostar je prebazirala i 784. ppdhe sa svojim karakterističnim Kamovima. Protivpodmorničari n su se tako usred Hercegovine. U pozadini vide se Gazele i hangari mostarskog 107. puka .

drom Udbina premeštena je komanda 105. avijacijskog puka sa dve eskadrile su uključene u borbena dejstva u podršci 9. korpusu kopnene vojske u seve Dalmaciji i Lici. Na osnovu odluke Predsedništva SFRJ o proglašenju neposr ratne opasnosti deo jedinica je premešten uoči početka otvorenog sukoba izm JNA i hrvatskih paravojnih snaga. Naređenjem Komande RV i PVO sa aero ma Pleso i Lučko premešteni su avioni i helikopteri 111. avijacijske brigade. banjalučkom aerodromu, ova brigada je 12. oktobra 1991. reogranizovana u helikopterski puk sastavljen od 780. transportne i 711. protivoklopne eskad Preostala 679. eskadrila sa Anovima 26 prebačena je sredinom septembra u B nicu i uključena u sastav 138. trabr.[2]

Tokom jula hidrobazu u Divuljama su napustile i odletele u Mostar 784. i eskadrila. Hrvatski izvori su procenjivali da će baza biti napuštena do 1. avgu Naređeno je prebaziranje 500. vb, s tim da ona kao četa za obezbeđenje avij uđe u mostarsku bazu.[4] Međutim, zbog okruženja hrvatskih snaga ovaj plan izvršen.

1 U ovoj akciji identifikovali smo ispomoć 107. puka, radi evakuacije šest Gazela i jednog Mi-8. MJRV, 107. puk, istorijat za 1991.
2 Ozvaničeno naredbom DSNO, 2944-1, 30. oktobar 1991; *Nova krila krajine*, Narodna armija, 23. ok 1991, 5. Prema ovom tekstu do svečanog (pre)formiranja puka na aerodromu Zalužani došlo je 21. ok 1991, uz prisustvo komandanta RV i PVO i komandanata 5. korpusa RV i PVO i 5. korpusa KoV. Zagre 679. trae prešla je u Batajnicu delom 27. juna, a kompletna (preostalo ljudstvo) 13. septembra, da bi u brigadu ušla 6. oktobra 1991. MJRV, k.38, 138. trabr, istorijat za 1991. godinu.
3 General Petar Šimac, *Svjedočanstva o domovinskom ratu u Dalmaciji 1991*, Split 2001, 67 (fak dokumenta).
4 Nar. DSNO, 2284-1, 30. avgust 1991; 500. baza je trebalo da se preformira u 50. čoa/171.vb Mostar.

Jedinice 5. korpusa RV i PVO, mahom VOJIN i raketne, za koje nije pravovremeno donesena odluka da se moraju izvući sa ugroženih lokacija, bile su delimično blokirane i pre ultimatuma koji je 14. septembra dobila JNA sa potpisom Stipe Mesića (tada je još bio predsednik Predsedništva SFRJ)[1]. Tako je aerodrom Pleso bio meta napada posle zarobljavanja aviona ugandske kompanije sa oružjem za hrvatske snage.[2] Prema dokumentima 5. p VOJIN, blokada jedinica ovog puka počela je 4. septembra. Pretresi, zaustavljanje vozila, kontrolni punktovi, označili su prekid snabdevanja vodom i hranom. Desetog septembra prilikom doturanja vode jedinici u Sisku, pripadnici ZNG ubijaju nenaoružanog majora Jana Valentika a zarobljavaju vozača.[3] Od tih dana aktivno se deluje na letelice RV koje se pojavljuju u dometu hrvatskih snaga.[4] Tako je 13. septembra na letu od Slunja do Zagreba oštećena jedna Gazela, u kojoj su se nalazili general Aksentijević i dvojica pilota. Helikopter je potom sleteo, a posada i general su nastavili kopnenim putem. Međutim, na naplatnoj rampi sva trojica su zarobljena.[5]

Ultimatum od 14. septembra bio je samo opravdanje za dugo planirane i pripremane napade na vojne objekte u Hrvatskoj. Izdvojene vazduhoplovne jedinice bile su u teškom položaju zbog malog broja vojnika, dezertiranja starešina, glomazne tehnike koju su morali da obezbeđuju i premoći hrvatskih snaga u ljudstvu. Objekti su bili dodatno opkoljeni preprekama, isključeni su struja, telefoni i voda, raznim psihološkim trikovima ljudstvo je pozivano na predaju, a deo ljudstva hrvatske nacionalnosti je počeo da podnosi molbe za izlazak iz službe, ili se nije pojavljivao u jedinicama. Aerodromi koji su se našli u okruženju (Pleso, Zemunik, Divulje i Pula) organizovali su odbranu. U rovove su ušli svi koji su bili sposobni za borbu. Osim ljudi iz jedinica koje su stalno bazirale na blokiranim aerodromima u odbranu su uključeni pripadnici 63. padbr, gde god ih je bilo. Ukoliko bi se stanje drastično pogoršalo napredovanjem ili upadima hrvatskih snaga, u odbranu je pozivana avijacija koja je svojim dejstvom uspevala da zaustavi napadače.[6]

Hrvatske snage zauzele su 15. septembra zgradu Komande 5. korpusa RV i PVO u centru Zagreba. U naizgled spektakularnoj akciji specijalne policijske jedinice su ušle u polupraznu zgradu. U zgradi su zarobljena 24 pripadnika RV i PVO.[7] Komanda 5. Ko RV i PVO je još od početka sukoba u Sloveniji bila podeljena na deo u samoj komandi u Zagrebu i deo na Plesu. U toku večeri 15. septembra, ljudstvo komande korpusa iz Plesa je helikopterima premešteno na aerodrom Bihać.[8]

Izdvojene jedinice VOJIN su od 15. septembra bile na meti napada hrvatskih snaga: Sisak, Kurilovec i Bjelovar, kao i u bazi na Plesu i Zadru. Nešto mirnije je bilo u okruženim jedinicama u Umagu i Puli. U kritičnim momentima spasavala ih je avijacija koja je odbacivala snage ZNG. Međutim, zbog jakog pritiska hrvatskih snaga nije bilo izgleda za proboj ljudstva i tehnike pa se pristupilo evakuaciji.

1 *Neovlašćeno i samovoljno izdavanje naređenja*, Narodna armija, 14. septembar 1991, 6.
2 *Glavna meta aerodrom Pleso*, Narodna armija, 7. septembar 1991, 7.
3 Komanda 5. pVOJIN, s/pov. 01/98-4, 19. februar 1992. Ratni put Komande i jedinica 5. p VOJIN, 14.
4 *Novi napad na helikopter*, Narodna armija, 11. septembar 1991, 7.
5 *Poruka iz ćelije 160*, Narodna armija, 11. decembar 1991, 16. Zarobljeni piloti Veljko Leka i Zoran Babić su pušteni posle 22 dana. U evakuaciji sa aerodroma Pleso evakuisan je i helikopter.
6 Komanda 5. pVOJIN, s/pov. 01/98-4, 19. februar 1992. Ratni put Komande i jedinica 5. p VOJIN, 16–19.
7 *Osvajanje napuštenog*, Narodna armija, 18. septembar 1991, 7.
8 Izjava Steve Janjanina (tada pomoćnika k-a 5. korpusa za ob/izv. poslove) autoru novembra 2002.



I pored mnoštva tehnike ali i odliva kadra, RV i PVO je uspelo da se gotovo kompletno evakuiše iz Slovenije do početka borbenih dejstava u Hrvatskoj, odnosno i iz Hrvatske do kraja 1991. godine.

Jedinica iz Siska evakuisana je samo sa onim što su njeni pripadnici imali na sebi; 16-tog, iz Kurilovca, ljudstvo se evakuiše za Pleso takođe samo sa ličnim naoružanjem i psima čuvarima, ali četa u Bjelovaru, kako je bila najdalje od svih jedinica RV, nije imala mnogo šanse za uspeh. Blokada i napadi su urodili plodom i 29. septembra četa se predala, a kompletna sredstva su pala u ruke Hrvatima. Početkom oktobra jedinica iz Umaga stigla je na aerodrom Pula, a jedinica sa položaja Zadar nije zbog borbe uspela da se povuče na aerodrom Zemunik. Na Plesu su vršene pripreme za evakuaciju zajedno sa 151.vb i 149. srednjim samohodnim raketnim pukom PVO. Poslednjeg dana oktobra iz Pule je brodovima prevezeno preostalo ljudstvo i tehnika jedinice iz Umaga i Pule zajedno sa delovima 258. vb u Crnu Goru i dalje za Nevesinje. Na Plesu, gde se početkom novembra nalazilo oko 19 raznorodnih jedinica, stanje je bilo teško. Sve su češće bile provale u skladišta hrane, municije i opreme, obijanje privatnih automobila u bazi, pojedine starešine se nisu vraćale iz obilazaka porodica u gradu, uništavana je suvišna oprema, naoružanje i tehnika.[1]

Komanda RV i PVO upozorila je 13. novembra hrvatsku stranu da nastavak njihovog napada na neke od vazduhoplovnih objekata u kojima se čuva raketno gorivo može prouzrokovati ekološku katastrofu velikih razmera. U tom saopštenju mislilo se očigledno na objekte rtd 155. raketnog puka. *Odlučnost u nameri da se ne dozvoli zauzimanje raketnih baza manifestovana je miniranjem svih raketnih projektila i goriva koje nije u funkciji, a određen broj raketa je na lansirnim rampama i spreman je za dejstvo po selektivnim ciljevima na zemlji*, upozoravano je u saopštenju.[2]

Politički dogovor – tzv. Vensov plan i ratna realnost, u vidu nadmoći JNA na bojištu, omogućili su relativno mirno iseljavanje blokiranih jedinica RV i PVO u bezbedne garnizone na jugoistoku Jugoslavije. Na Konferenciji oružanoj u Hagu 18. novembra postignut je sporazum o povlačenju snaga JNA iz Hrvatske. U Ženevi je 23. novembra nastao plan mirovne operacije pod pokroviteljstvom UN. Posle sporazuma o opštem rešenju krize usledilo je potpisivanje dokumenta o izvlačenju blokiranih federalnih trupa.

Snage RV i PVO povukle su se iz Pule, a tamošnji 185. avijacijski puk je rasformiran. Nastavnici letenja i pitomci smera nadzvučne avijacije sa 129. lae prebazirani su u Tuzlu. Na aerodrom Golubovci premeštena je 229. lbae koja je ušla u 172. puk.[3] Sa aerodroma Pula, uglavnom transportnim avionima, iseljeno je 95% opreme. Hrvatskim snagama je ostavljeno samo devet tona eksploziva, ali postavljenih ispod PSS. Ugovorom potpisanim u selu Žitnić, 21. novembra, dogovoreno je izvlačenje garnizona u Dalmaciji. Na nove lokacije u Bosni i Hercegovini ili Crnoj Gori, otišli su preostali delovi garnizona u Zemuniku i Divuljama. Radarski položaj Križ kod Zadra je napušten, a 24. novembra ova jedinica krenula je ka Kninu.[4]

Pregovarački tim, uz posredovanje posmatrača Evropske zajednice, napravio je dogovor sa hrvatskim vlastima o iseljenju garnizona Zagreb. Prvi dan roka za odlazak bio je 24. novembar. Maršrutom koja je vodila preko Karlovca, linije fronta i

1 Komanda 5. pVOJIN, s/pov. 01/98-4, 19. februar 1992. Ratni put Komande i jedinica 5. p VOJIN,18–25.
2 *Kretanje ivicom katastrofe*, Narodna armija, 13. novembar 1991, 6; Izjava generala Ž. Mirčetića autoru, oktobar 2002.
3 Nar. DSNO, 2944-1, 30. oktobar 1991.
4 Komanda 5. pVOJIN, s/pov. 01/98-4, 19. februar 1992. Ratni put Komande i jedinica 5. p VOJIN, 26.

Bosanskog Novog do Banjaluke stigli su konvoji sa ljudstvom i opremom jedinica iz garnizona Pleso, kao i sa lokacija u široj okolini gde su bazirali raketni divizioni 155. rp PVO i jedinice 5. pVOJIN.[1] Usledila je nova etapa povlačenja. Zadatak je uspešno izvršen, ali je bilo dramatičnih slučajeva kao kada su 25 starešina iz 250. raketne brigade, koji su došli kao ispomoć, u Karlovcu opljačkale hrvatske paravojne snage. Prema dogovoru, onu su išli samo sa kratkim cevima, dok je drugo streljačko naoružanje ostavljeno u Bihaću, navodno da se ne bi iritirale hrvatske snage pri prolasku. Na ulasku u grad iz pravca Turnja, kolonu su zaustavile hrvatske paravojne snage i napravile špalir oko vozila. Uz pretnje i poslovično psovanje srpske majke, oduzet im je novac, lično naoružanje i drugo što su imali kod sebe. Pratioci, posmatrači iz Evropske zajednice, nisu reagovali na ovaj incident, već su bili parkirani sa strane i čak osvetljavali farovima pripadnike puka dok su ih maltretirali hrvatski bojovnici.[2] Najveći deo sastava premeštenih iz okoline Zagreba dobio je nova mesta baziranja na prostoru zapadne Bosne. Tridesetog novembra evakuisan je ostatak 5. puka VOJIN za Bihać. Kolona je preko Karlovca uz dobacivanje, pretnje i pratnju snaga hrvatskog MUP-a i posmatrača EZ stigla istog dana popodne u Bihać.[3] U rejonu Banjaluke razmešten je 155. rp PVO, a na banjalučki aerodrom stigli su 151. lard PVO iz Plesa i 258. lard PVO iz Pule, kao i ostatak 289. bv. Samo je 5. centar za elektronsko izviđanje premešten u garnizon Novi Sad.[4] Posle višemesečnog života u blokadi, u Golubovce je prebazirana 500. vazduhoplovna baza.[5]

Posle dugotrajnih pregovora sa hrvatskim vlastima dogovoreno je preseljenje zavoda «Zmaj» iz Velike Gorice. Pre izbijanja sukoba tolerisan je tihi bojkot u ovom zavodu, koji je još od 1990. godine usporio tempo remonta aviona Mig-21 i Galeb G-4. Od aprila 1991. u jedinice nije stigao nijedan remontovani avion, jer su radovi praktično bili obustavljeni. Hrvati su za preseljenje postavili uslov da se čitav posao obavi u roku od 15 dana sa 100 ljudi. Izvučena su 42 aviona (među kojima i irački Migovi 21 i 23, koji su čekali remont), 32 avionska motora, 3.500 tona tereta, merno-ispitna oprema, dokumentacija, rezervni delovi za avione i uređaje, specijalne mašine, svi računari osim centralnog, vozni park, sistem meta, uređaji iz razvojnog programa, stanica za ispitivanje motora i zemaljska oprema za Mig-29 i rasklopljen muzejski primerak sovjetskog bombardera iz Drugog svetskog rata Petljakov Pe-2FT, koji je čekao reviziju. Četiri aviona su bila u letnom stanju i mogli su da prelete do aerodroma Bihać.[6]

Neka prebaziranja izvršena su tek u februaru 1992. kada su preostala sredstva Vazduhoplovne vojne akademije prevezena sa aerodroma Zemunik u rejon Titograda (Podgorice).

Zahvaljujući profesionalnosti vazduhoplovaca, odanosti svom pozivu, ali i solidnoj popuni ljudstvom, RV i PVO je prevazišlo krizu nastalu iznenadnim izbijanjem rata koji se vodio na teritoriji koja se smatrala svojom, velikim odlivom

1 Nar. DSNO, 2944-1, 30. oktobar 1991.
2 Komanda 250 rbr PVO, s/pov. 25/112-24, 11. mart 1992.
3 Komanda 5. pVOJIN, s/pov. 01/98-4, 19. februar 1992. Ratni put Komande i jedinica 5. p VOJIN, 26–27.
4 Nar. DSNO, 2944-1, 30. oktobar 1991. predviđala je povlačenje 155. puka u Banjaluku, sa 1 rd Bihać, 2.rd Prijedor, 3. rd Manjača, 4. rd Čelinac i rtd Manjača; formiranje 51. boa Zalužani, 43. čoa Urije u 474. vb Banjaluka; prebaziranje 151. lard PVO u Banjaluku i 258. lard PVO na Udbinu; formiranje 130. lard PVO kod 130. vb Rajlovac.
5 *Heroji iz Divulja*, Narodna armija, 9. januar 1992, 28.
6 *Avioni bez oznake preleću embargo*, Politika, 24. novembar 1993, 9.



Neobičan gost na aerodromu Batajnica. Iznajmljeni Antonov bio je ključan za evakuaciju sredstava RV i PVO iz otcepljenih republika.

ljudi i blokadom svojih snaga. Kopnene snage i mornarica su ostale bez mnogih jedinica, koje su se predale ili bile zarobljene, dok u RV i PVO nije bilo drastičnih gubitaka. Snage iz Slovenije su u najvećem delu potpuno evakuisane, nešto manje iz Hrvatske gde je nekoliko manjih jedinica VOJIN ostavilo svoju tehniku pri povlačenju ili pri zarobljavanju (četa u Bjelovaru). Svega nekoliko letelica je zarobljeno ili prebeglo na drugu stranu.

7.4 DEJSTVA AVIJACIJE

Upotreba avijacije RV i PVO može se podeliti u dve faze. Do sredine septembra manje je dejstvovala borbena, a više transportna avijacija u evakuaciji opreme, prevoženju ranjenih, doturanju sredstava i snabdevanju jedinica. U drugoj fazi borbena avijacija izvodila je 75% dejstava po zahtevu, a 25% po planu. Zvaničnici RV i PVO u svom obraćanju prema javnosti, su insistirali da se koriste samo klasična borbena sredstva.[1] Lovačko-bombarderska dejstva su izvođena najčešće u malim grupama (2–3 aviona) sa malih visina. U početnom periodu sukoba avioni su se previše dugo zadržavali u zoni cilja gde su bili izloženi dejstvu hrvatskih snaga sa zemlje. Štaviše, ponavljali su nalete. Gotovo trećina gubitaka pretrpljena je sredinom septembra. Zbog opasnosti koju je predstavljala protivnička PVO na malim visinama prešlo se na dejstva u tzv. visinskoj šemi, izvan dometa lakih prenosnih

1 *Poginulo pet pilota*, Borba, 25. oktobar 1991, 8.

raketnih sistema i PA topova. Promenom taktike i uvođenjem bacača IC mamaca smanjeni su gubici i oštećenja vazduhoplova. Najveće gubitke pretrpele su jedinice opremljene avionima Jastreb i Galeb, pre svega zbog njihovih slabih performansi.[1]

Prikaz dejstava smo podelili u dve grupe, pre svega zbog srazmere koja nam je bila dostupna u izvorima prilikom istraživanja ove teme.

7.4.1 Dejstva avijacije na frontu od zapadne Slavonije do Hercegovine

Za vazduhoplovnu podršku snagama na centralnom delu Hrvatske na prostoru Banije, Korduna i Like, kao i banjalučkog 5. korpusa, na prostoru zapadne Slavonije, angažovane su snage 117. abr sa četiri eskadrile,[2] 111. helikopterski puk sa dve eskadrile i detašmani jedinica iz 3. korpusa. U zoni odgovornosti kninskog 9. korpusa, na prostoru severne Dalmacije i južne Like, kao i centralnog dela Vojnopomorske oblasti najveći teret u vazduhoplovnoj podršci bio je na 105. puku. Ovaj puk je po nameni bio školski, mada je imao jednu eskadrilu G-4, koja je mogla da odgovori izazovima. Problem prebaziranja na dotada nikada posednuti aerodrom Udbina otežavao je uslove za boravak, rad i dejstva. Deo puka koji nije učestvovao u borbenim dejstvima ostao je na aerodromu Zemunik do evakuacije u Rajlovac. Na ovom prostoru, kao i u široj zoni VPO, delovala je 97. avio-brigada, pre svega sa 240. lbae, i u izviđačkim zadacima i sekundarnoj ulozi 353. iae. Ove snage mahom nisu bile dovoljne za sva iskušenja, pa su snage za vazduhoplovnu podršku na pomorskom vojištu pojačavane jedinicama iz unutrašnjosti zemlje. Na aerodrom Pula je 18. septembra upućen deo komande skopske 98. abr sa kompletnom 247. lbae sa 12 aviona Jastreb. Borbeni letovi su izvođeni sa aerodroma koji je bio okružen protivničkim snagama. Zemaljska navigaciona sredstva nisu bila u upotrebi, a prilazni radio-far je bio isključen. U poletanju i sletanju hrvatske PVO zasede, postavljene u okolini aerodroma, izbegavane su letom na ekstremno malim visinama.[3] Na krajnjem jugu fronta, snage u Hercegovini, Poneretvlju i oko Dubrovnika podržavale su pomenute eskadrile 97. abr, kao i dve eskadrile 172. lbap iz Titograda. Helikopteri su korišćeni mahom u pomoćne svrhe i sa većine aerodroma u zahvatu ovako nacrtane linije fronta.

Prava dejstva na ovom prostoru počela su u septembru, ali je već krajem avgusta pojačana napetost. Veća vazduhoplovna vežba, održana 20. avgusta, smatrana je za „zasigurno najgrublju demonstraciju vojne sile do početka otvorene oružane agresije". Lovačko-bombarderska avijacija (97. abr i 172. lbap) vršila je zadatke na prostoru Mostar – Dubrovnik – Metković – Ploče – Korčula – Vis – Hvar – Hercegovina. Hrvatski izvori smatrali su da je reč o demonstraciji sile.[4] Na banijskom

1 *Razgovor sa komandantom RV i PVO general-pukovnikom Zvonkom Jurjevićem*, Narodna armija, 7. decembar 1991, 6–7.

2 Nar. DSNO, 2284-1, 30. avgust 1991. Brigada je imala 124, 125. lae, 238. lbae, 352. iae i u R sastavu 129. lae. Šao je formirano od ostataka 82. abr.

3 MJRV, k. 33, Istorija 98. abr za 1991. godinu. Već 19. septembra jedno avio-odeljenje ove eskadrile ušlo je u sastav 172. puka na aerodromu Titograd. Eskadrila je iz Pule ostvarila 21 borbeni let sa 74 vatrena dejstva. Pri tom imala je udes – uništenje jednog NJ-21 sa komandirom eskadrile Stojanovskim i komandirom 1. ao Cerovinom. Pilot major Miroslav Milutinović nestao je u borbenim dejstvima 2. oktobra 1991.

4 Jakša Raguž, *Hrvatsko Poneretvlje u domovinskom ratu*, Metković–Zagreb 2004, 109.



Četvorka Jastrebova 97. avio-brigade naoružana lanserima nevođenih raketa u letu prema ciljevima.

frontu zabeležili smo samo jednu akcija vazduhoplovstva krajem avgusta, i to po položajima ZNG u Sunji. Avijacije je „radila" i u Dalmaciji. U borbama za Kijevo dva Jastreba i dva Supergaleba uništavala su mitraljeska gnezda u samom mestu. Uništeno je i devet barikada u rejonu Kijeva i Vrlike. Lovci Mig-21 su u večernjim satima, u nekoliko navrata, raketirali Kruševo. U nastavku borbenih dejstava 5. septembra je izgubljen jedan avion Galeb kod ostrva Molat. Avioni tipa Orao dejstvovali su 8. septembra po aerodromu Osijek i uništili jedan hrvatski An-2.[1]

Uspešnom intervencijom sistema PVO 30. avgusta JNA je neočekivano došla u posed tovara oružja namenjenog hrvatskim snagama. Migovi 117. puka prisilili su na sletanje na Pleso jedan kargo Boing-707 registrovan u Ugandi.[2] Po utvrđivanju sadržine, teret i avion su zaplenjeni kao ilegalni.[3] Dve nedelje kasnije, dva aviona Mig presreli su DC-9 Kroacija erlajnza i primorali ga da sleti u Split. Tog puta u avionu su bili putnici.[4]

Jedna od najvećih akcija na južnom vojištu bila je sredinom septembra. Posle ulaska hrvatskih snaga u skladište Male Bare popodne 14. septembra, 240. eskadrila 97. abr je posle 22,45 sati dejstvovala po skladištu upotrebivši prethodno sve-

1 *Croatia combats air attack*, Flight International, 16–22 October 1991, 25.

2 *Nove pojedinosti o krijumčarenju oružja ugandskim avionom*, Narodna armija, 11. septembar 1991, 10–11. U avionu je nađeno 19,176 kg naoružanja i vojne opreme, najviše automatskih pušaka južnoafričke proizvodnje, troblonske mine i municija. Anton Kikaš, rođen 1936. u Obrenovcu, imao je kanadski pasoš, a dokumenti tovara glasili su na preduzeće Rade Končar iz Zagreb. *„Mig" u „zenge"* n.n, 27; *Kronologija rata, Hrvatska 1989 –1998*, 89.

3 Boing-707 predat je 138. trabr. Avion nazvan Kikaš, po čoveku koji je tom prilikom uhapšen zbor šverca oružja, pokazaće se kao korisno pojačanje prilikom transporta ili evakuacije jedinica JNA. Samo tokom jeseni 1991. godine Boing-707, koji su letele posade iz JAT-a, prevezao je 2.387 ljudi i 767 tona tereta u 117 letova u trajanju od 87,10 sati, MJRV, k.38, 138. trabr, istorijat za 1991. godinu. Njegova uloga posebno je bila istaknuta u povlačenja snaga JNA iz Bosne i Hercegovine maja 1992.

4 *Kronologija rata, Hrvatska 1989–1998*, 92.

tleće bombe koje su osvetlile celu primorsku varošicu. Napad je zatekao hrvatske „branitelje" u razvlačenju vojne imovine. *Vođa formacije bio je očito pravi meštar svog krvavog posla. Već prve dvije rakete poslao je ravno na ulaz u Male Bare gdje su kamioni čekali na utovar. Jedna je „zastava" dobila izravan pogodak i jednostavno nestala u eksploziji, dva kamiona bila su teško oštećena...*, seća se jedan od svedoka početka napada. U toku te noći, avijacija je u parovima dejstvovala osam puta po skladišnom kompleksu i okolnim putevima. Sutradan, Jastrebovi 240. lbae nastavili su dejstva napadajući Male Bare u manjim grupama tokom celog dana. Napadi su se povremeno ponavljali sa znatno manjim intenzitetom do 26. septembra. Iako su Hrvati uspeli da odnesu veliki plen iz skladišta, dejstvo avijacije umanjilo je efekte njihove akcije.[1]

Krajem septembra snage 97. brigade i 107. puka počele su izviđanja i helikoptersku podršku snagama 2. operativne grupe na području Hercegovine i primorskog ratišta.[2] U borbena dejstva se uključila i eskadrila RŠTO Crne Gore naoružana klipnim avionima Kraguj. Međutim, pošto su crnogorski rezervisti vatrom sa zemlje srušili jedan avion Kraguj koji se vraćao sa izviđanja Dubrovnika, ova eskadrila nije više dejstvovala iznad fronta.[3] Prvi avion koji su na južnom hrvatskom ratištu oborile hrvatske snage bio je Jastreb, oboren 17. oktobra, kod pelješkog sela Česvinice.[4] Snage RV nisu učestvovale u podršci snagama JNA oko samog Dubrovnika, ali je njihov dejstvo registrovano na drugim tačkama ovog dela ratišta (Neum, zaleđe).U jednom dejstvu 6. novembra, avijacija je u Turkovićima i Pećini greškom gađala položaje koje su držali rezervisti iz Nikšića.[5]

Presek gubitaka RV i PVO u borbenim dejstvima objavljen je na pres konferenciji 24. oktobra, gde je navedeno da je izgubljeno 12 aviona (*isključivo domaćih*, naveo je novinar Politike!), dva transportna i dva laka helikoptera. Do tog trenutka u borbenim dejstvima poginulo je pet pilota, pet je zarobljeno a trojica su nestala. Četvorica pilota su spasna posle obaranja. Major Sadik Tašaković, u ime 1. korpusa, naveo je da su hrvatski bojovnici masakrirali dvojicu pilota. Mrtvo telo kapetana Zlatka Nuspahića, koji je oboren kod Petrinje, ustaše su prosto izrešetale, a kapetan Živan Milošev, oboren iznad Šibenika, izboden je nožem.[6]

Posebnu ulogu u to vreme je dobila 352. izviđačka eskadrila. Ona je vršila izviđačke letove u ratnom sukobu u Sloveniji i prihvatila je ostatke cerkljanske 351. eskadrile u svoj sastav. Kada je u septembru počeo sukob u Hrvatskoj, javio se problem korišćenja izviđačke avijacije, jer više komande jedinica kopnene vojske nisu znale da adekvatno koriste ovu avijaciju. Kada su počela borbena dejstva, iako strateška, 352. izviđačka eskadrila bukvalno je bila zatrpana zahtevima za aerofoto snimanje. Zadatke izviđanja hrvatskih paravojnih snaga preuzela je na celom ovom području 352. iae. U jesenjim dejstavima poletanja su izvođena na

1 *Lekcija otimačima i švercerima oružja*, Narodna armija, 18. septembar 1991, 7; J. Raguž, *n.d.*, 161–166.

2 MJRV, k. 40a, 107. puk, istorijat za 1991. Ovaj puk je vršio zadatke izviđanja i transporta, u ukupno 69 letačkih dana, sa 497 leta (308,05 sati). Prevežno je 245 ljudi. Od PA vatre uništen je jedan helikopter Gazela, u kome su teško povređena dvojica letača.

3 Oboren je pilot Aleksandar Simović na avionu Kraguj, ev. broj: 30140.

4 J. Raguž, *n.d.*, 227–229. Oboren je i nastradao pilot Zoran Aleksić.

5 *Isto*, 250–251.

6 *Poginulo pet pilota*, Borba, 25. oktobar 1991, 8; *Avijacija neće uništavati kulturnu baštinu*, Politika, 25. oktobar 1991, 11. Kapetan Živan Milošev (1959, Kovin) oboren je sredinom septembra iznad Primoštena. *Tajna slomljenih krila*, Politika ekspres, 21. novembar 1994, 5.

svakih tri časa (za noćno snimanje ovih pokreta iz Mostara doletao je avion Orao sa IC skenerom). Zahtevi su često bili takvi da se tražilo da se otkrije minobacač, neko uporište odakle se dejstvovalo pešadijskim oružjem i slično, a 352. iae je bila strategijska eskadrila. Osim raznih taktičkih zadataka AFS i VI eskadrila je tada vršila i RTI susednih država.

Istog dana kada je zauzeta zgrada 5. korpusa (15. septembra) u glavnom gradu Hrvatske oko 17 časova odjeknule su sirene, označavajući vazdušnu uzbunu. Lovci 117. puka su prvi put nadleteli Zagreb, a taj trend je vrlo intenzivno nastavljen sutradan. Migovi su dejstvali po položajima hrvatskih snaga oko grada. Posebna meta tog dana bio je televizijski toranj na Sljemenu, koji je oštećen vođenim projektilima. U isto vreme avijacija je dejstvovala u okolini Novske.[1]

Avijacija je u tom periodu dejstvovala po ciljevima oko Križevaca, Siska, Šibenika, Drniša, Sinja i ostrva Žirje.[2] U borbenim dejstvima kod Novske 17. septembra oboren je jedan avion.[3] Avijacija je tukla objekte vojske koji su pali u ruke hrvatskih snaga u rejonu Šibenika, Varaždina, Gospića, Koprivnice, Đakova i drugih mesta. Tako je 21. septembra uspešno dejstvovano po skladištu u Zadru u kojem je bilo smešteno oružje lokalne TO. Preciznim pogocima uništene su velike količine oružja i municije. Pražnjenje skladišta Male Bare kod Ploča 14. septembra ometano je noćnim napadom uz upotrebu svetlećih avio-bombi. Međutim, RV i PVO nije moglo potpuno da spreči masovne upade u skladišta i kasarne tako da su hrvatske snage došle do velikih količina teškog oružja uključujući sisteme PVO, koje su odmah uvele u naoružanje svojih snaga i iz kojih je dejstvovano po avionima RV i PVO.

Štab Vrhovne komande OS SFRJ je u noći 30. septembra/ 1. oktobra izdao *Poslednje upozorenje*, upućeno predsedniku Republike i Vladi Hrvatske, kao i Glavnom stožeru hrvatske vojske da će za svaki napadnuti i osvojeni objekat JNA odmah biti uništen po jedan objekat od vitalnog značaja za Republiku Hrvatsku, kao i da će za svaki napadnuti i zauzeti garnizon biti uništeni vitalni objekti grada u kome se garnizon nalazi. To je bilo istovremeno upozorenje civilnom stanovništvu da se blagovremeno povuče iz tih naseljenih mesta.[4]

Prema saopštenju RV i PVO, u popodnevnim časovima 4. oktobra TV odašiljač na Sljemenu je „onesposobljen", kao protivmera za napade hrvatskih snaga na JNA. Raketiranjem je oštećen i onesposobljen most koji povezuje ostrvo Pag s kopnom.[5] U zajedničkom dejstvu avijacije i artiljerije 4. oktobra prema Okučanima zaustavljena je hrvatska tenkovska kolona iz pravca Slavonskog Broda.[6]

Posebna akcija izvedena je 7. oktobra oko 15 časova kada je avijacija bombardovala Banske dvore: *Ciljsu bili predsjednički uredi, te sam predsjednik Franjo Tuđman. Jedna je raketa pogodila Banske dvore i eksplodirala u sobi gdje je samo par minuta prije predsjednik Tuđman imao sastanak s predsjednikom jugoslavenskoga Predsjedništva Stipom Mesićem i federalnim premijerom Antom Markovićem.*[7] Informativna služba RV i PVO odbacila je hrvatske optužbe, a srpski mediji su kroz izjave nekolicine stručnjaka i komentatora, koji su tumačili događaj samo na

1 *Kronologija rata, Hrvatska 1989–1998*, 92, 94.
2 *Uspešna dejstva avijacije*, Narodna armija, 21. septembar 1991, 7.
3 *Oborena dva aviona*, Narodna armija, 21. septembar 1991, 7.
4 *Saopštenje Štaba VK OS SFRJ, Poslednje upozorenje*, Narodna armija, 21. septembar 1991, 7.
5 *Onesposobljen RTV odašiljač na Sljemenu*, Politika, 5. oktobar 1991, 9.
6 *Avioni i artiljerija JNA zaustavili kolonu tenkova Hrvatske*, Politika, 5. oktobar 1991, 9.
7 *Kronologija rata, Hrvatska 1989–1998*, 100.

bazi TV snimka, odbacili tvrdnje hrvatskog vrha i medija, kao medijski spektakl.[1] Usmeni izvori potvrđuju da je akcija bila pažljivo i u tajnosti pripremana i izvedena. Ono što je bitno to je da je sutradan posle ovog događaja hrvatski Sabor doneo odluku o proglašenju samostalne i suverene države Hrvatske.

Osmog oktobra hrvatske snage napale su minobacačima aerodrom u Bihaću.[2] Na ovom aerodromu u 352. eskadrili dogodio se neprijatan slučaj prvog bekstva nekog od pilota hrvatske nacionalnosti, kapetana prve klase Rudolfa Perišina. Dana 25. oktobra 1991. on je poleteo na zadatak izviđanja nad Slovenijom avionom 26112. Prema njegovom kasnijem svedočenju, u toku leta se lomio kako da napusti ljude sa kojima je radio. Po dolasku u rejon Karlovca, javio je da zbog slabe vidljivosti ne poleće drugi par za njim. Kada se našao blizu Ljubljane, video je da je vidljivost odlična, okrenuo se i odleteo do Kopra. Tu je napravio krug i preko Ljubljane prešao u Austriju u rejonu Blajburga, a zatim sleteo u Klagenfurt, potpuno iznenadivši austrijske vlasti. Ovaj događaj je bio značajna medijska senzacija, koja je u inostranim medijima skrenula pažnju na rat, a to je bio i primer za još trojicu hrvatskih pilota koji će na Migovima kasnije prebeći na hrvatsku stranu. Avion kojim je leteo pilot Rudolf Perišin je do danas ostao u Austriji.[3]

U kasnijem periodu, 30. oktobra kod Opuzena oštećen je helikopter, koji se uz mnogo teškoća spustio na heliodrom u Divulje.[4] Početkom novembra snage RV i PVO nastavile su podršku snagama JNA u Hrvatskoj, na širokom frontu od Korduna do Srema. Dejstvovalo se po ciljevima u zapadnoj Slavoniji, u rejonu Grubišnog Polja, zatim je neutralizovana oklopno-mehanizovana kolona kod Slanog, utvrđenje na ostrvu Lapad, a kod Delnica je uništeno skladište JNA odakle su hrvatske snage izvlačile naoružanje. Dejstvovano je i po aerodromima lake civilne avijacije na Hvaru i kod Varaždina. Usledila su dejstva po položajima ZNG na brdu Srđ kod Dubrovnika, kod Vrlike. Iz vazduha su uništeni pontonski most kod Petrinje i skladište ubojnih sredstava Ražanci kod Paškog mosta. U dejstvima oko Paškog mosta oboren je jedan avion (13 po redu, kako je navedeno), a u tom trenutku nije se znalo za sudbinu njegovog pilota. Dejstvovano je po kolonama hrvatske vojske kod Nove Gradiške, na pruzi Slavonska Požega – Našice, na komunikacije kod Siska, Sinja i drugde.[5] Sredinom meseca dejstvovano je u rejonu dubrovačkog ratišta na komunikaciji Ston – Slano, a zatim kod Otočca. Posle nekoliko uzastopnih ustaških provokacija sa kote Kapavac na Papuku, raketnim dejstvima iz vazduha oštećen je antenski sklop i objekat sa kojeg je otvarana vatra.[6]

1 *Avijacija nije bombardovala Banske dvore*, Politika, 9. oktobar 1991, 5; *Banski dvori nisu pogođeni raketom iz aviona*, isto; M. Lazanski, *Scenario s greškama*, isto, *Izmišljeni napadi na Zagreb*, Narodna armija, 21. septembar 1991, 7.
2 *Minobacačima napadnut aerodrom u Bihaću*, Politika, 9. oktobar 1991, 1.
3 B. Primorac, *n.d.*, 104–120; *Kronologija rata, Hrvatska 1989–1998*, 109; Milan Micevski i Bojan Dimitrijević, *Beg u Austriju*, Aerosvet 19, mart 1992, 40–41. O pilotu Peršinu Hrvatska radio-televizija je napravila posebnu emisiju, koja je emitovana 23. oktobra 2002.
4 *Kvar kao uzrok*, Narodna armija, 2. novembar 1991, 3; navedeno je da je helikopter imao oznake Crvenog krsta.
5 *Piloti dejstvovali efikasno*, Narodna armija, 9. novembar 1991, 7; *Snažna podrška Kopnenoj vojsci* i *Razorena dva skladišta*, Narodna armija, 13. novembar 1991, 6.
6 *Duga lista uspešnih dejstava*, Narodna armija, 16. novembar 1991, 6.

7.4.2 Dejstva avijacije u Isotčnoj Slavoniji

Početkom septembra snage 1. korpusa RV i PVO i pridodatih jedinica su bile angažovane u akcijama nad područjem istočne Slavonije, gde su operisale snage 1. vojne oblasti. Osnova vazdušne podrške, koju je 1. korpus mogao da pruža samo sa 252. eskadrilom[1] i lovcima 204. puka, bila je uspostavljena dolaskom 172. puka sa obe eskadrile na aerodrom Tuzla 7. jula 1991. Puk je u Tuzli boravio do 10. oktobra, odakle je dejstvovao na celom podružju borbenih dejstava u istočnoj Slavoniji / zapadnom Sremu.[2] Tada je u Tuzlu stigla skopska 241. lbae koja je ostala do 8. decembra.[3] Posle toga više nije bilo potrebe za dodatnim angažovanjem avijacijskih snaga pored sastava 1. Ko RV i PVO. Bilo je predviđeno da u Tuzlu prebazira 252. lbae, ali zbog primirja to nije izvedeno. Za potrebe izviđanja na aerodrom u Batajnici detaširani su delovi 353. i 354. iae. Tokom jeseni iz Tuzle je po delovima operisala 353. iae. Pridodati transportni i protivoklopni helikopteri 119. abr, kao i 890. mhe izvršavali su zadatke sa aerodroma Batajnica.[4]

Prevlast RV i PVO u vazdušnom prostoru nije bila ni u jednom trenutku ugrožena, jer Hrvatska nije imala bilo kakve razvijene vazduhoplovne snage. Avione lake avijacije upotrebljavala je za izviđanje i napađe improvizovanim eksplozivnim napravama poznatim po nadimku *bojler-bombe*. Kasnije su korišćene bespilotne letelice za provokacije jugoslovenskih raketnih jedinica. Radi zaštite vazdušnog prostora na pravcu prema Beogradu, 250. raketna brigada je 25. septembra posela jednim raketnim divizionom naoružanim raketnim sistemom Dvina vatreni položaj Belegiš, a dva dana kasnije sa istim sistemom vatreni položaj Šimanovci. U sledeća dva dana formirani su, sa raketama Neva iz 350. puka, 9. i 10. rd PVO na ratnim VP, Ovča i Progar.[5] U oktobru je iž Kragujevca u širi rejon Bačke i zapadnog Srema razmešten i 310. srednji samohodni raketni puk 1. vojne oblasti iž Kragujevca. Puk će ostati u toj zoni do kraja avgusta 1992. godine.[6]

Dana 3. septembra 252. eskadrila je dejstvovala na ciljeve u Ernestinovu i na aerodromu Čepin, zatim po objektu u Mikanovcima i ponovo na aerodrom Če-

1 Na dan 28. avgusta 1991. eskadrila je imala: 11 Jastrebova J-21, 10 Galebova G-2, 6 Galebova G-4, 2 izviđačka Jastreba, 4 Utve- 66 i 7 Kraguja, ukupno 40 aviona, da bi prilivom pojedinih aviona iz eskadrila u Cerklju i Udbini broj u 1992. godini premašio 50 raspoloživih letelica. Eskadrili je tokom borbenih dejstava bilo pridodato Štabno helikoptersko odeljenje 1. Ko RV i PVO, sa helikopterima Mi-8, koje su im u stvari bile i komšije. Zatim, iz 712. protivoklopne helikopterske eskadrile 119. brigade su bile pridodate Game (12 pilota i 9 letača mehaničara), sa kojima je nekoliko puta organizovano i sadejstvo. Stalni saborci bili su izviđači iz 353. ili 354. eskadrile (4 odnosno 11 pilota), kao i četvorica pilota van sastava letačkih jedinica. Ukupno 31 pilot i 9 letača mehaničara prošli su uz Kurjake borbena dejstva. Kroz eskadrilu je bio angažovan 271 čovek, od čega 89 pilota, 126 starešina VTSl i 56 vojnika.

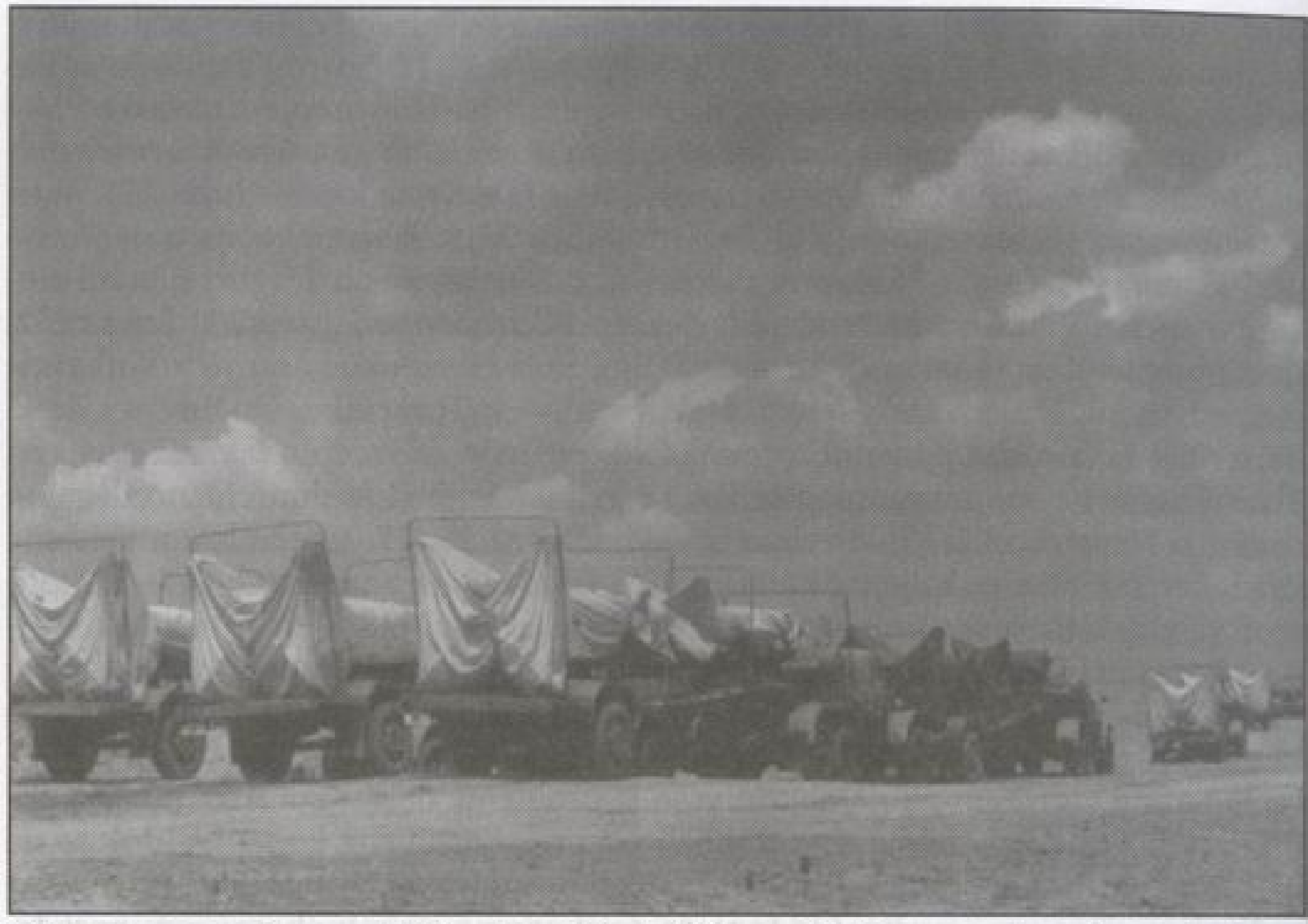
2 Davor Marijan, *Bitka za Vukovar*, Zagreb–Slavonski Brod 2004, 73. Autor navodi da je te podatke hrvatskoj strani u svom iskazu dao kapetan prve klase Vlado Jurić, kao i da je najkasnije krajem avgusta 1991. lokacija puka bila poznata Zapovjedništvu ZNG. Prema ovim podacima 242. lbae je od 11. do 29. avgusta boravila u Titogradu, a 239. lbae samo od 20. do 22. septembra. Ostalo vreme eskadrile su bazirale u Tuzli.

3 MJRV, k. 33, Istorija 98. abr za 1991. godinu. Ova eskadrila imala je 106 borbenih letova (plus dva pilota od 17. septembra u Banjaluci, ukupno 127, od kojih 90 vatrenih dejstava) i dva pogođena – oštećena aviona.

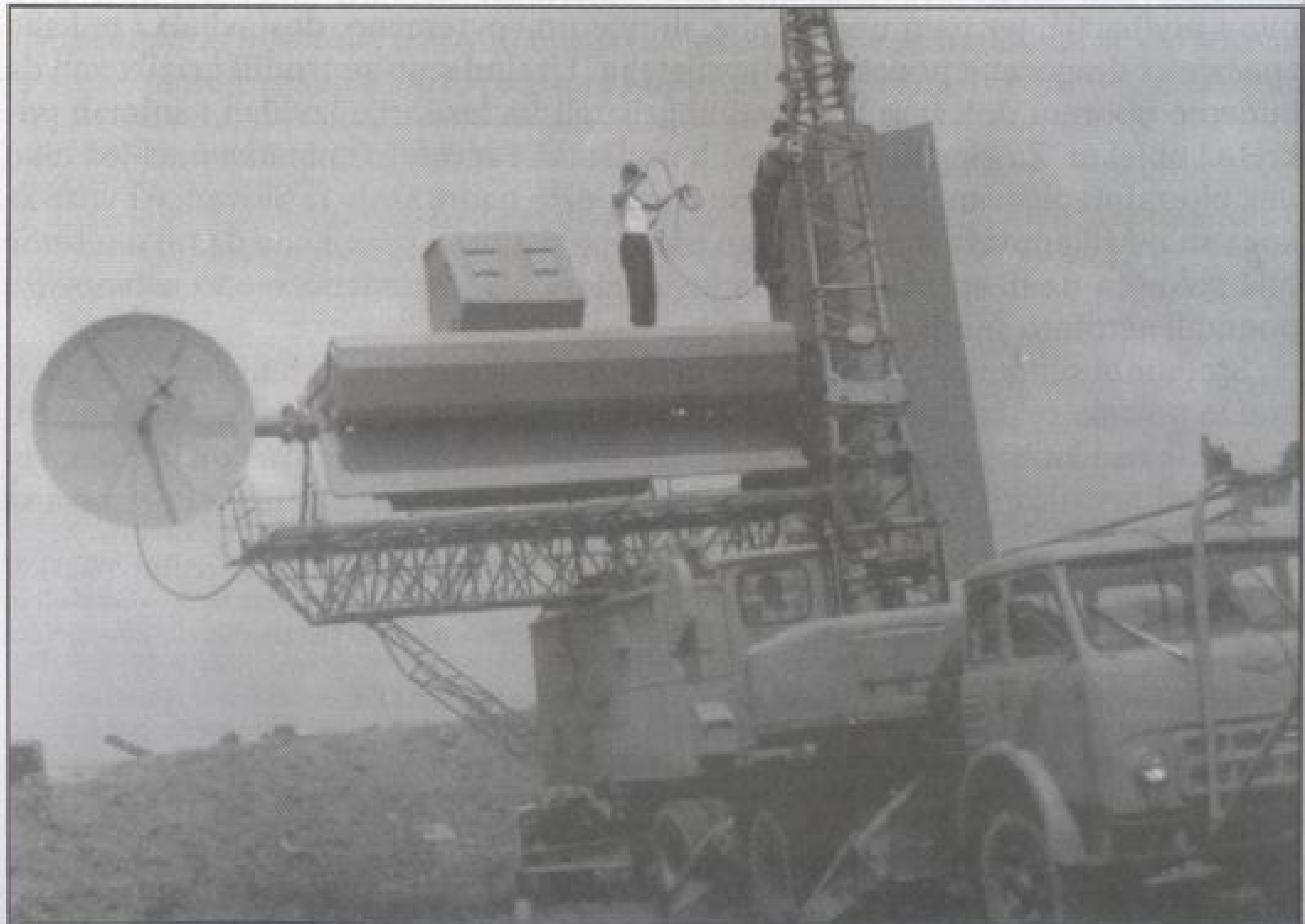
4 MJRV, k. 33, Istorija 98. abr za 1991. godinu; Ratni put 252. lbae; Izjava pilota Miroslava Mladenovića, koji je dejstvovao iz Tuzle do 2. novembra 1991, nije imao težak udes na avionu INJ-22 25605.

5 Komanda 250 rbr PVO, s/pov. 25/112-24, 11. mart 1992.

6 MJRV, k.61, 310. ssrp PVO.



Raketni divizion sa Dvinama iz 250. raketne brigade PVO na položajima u zapadnom Sremu, kao brana za eventualnu pretnju hrvatskih vazdušnih ili raketnih napada. (250. rbr PVO)



309 Postavljanje nišanskog radara na položajima Vajska u Zapadnom Sremu. (250. rbr PVO)

pin 7. septembra. Posle dejstva po istom objektu i sledećeg dana, 8. septembra, komandant RV i PVO je preko OC 1. korpusa, u 12,13 časova, zabranio svako poletanje bez njegovog odobrenja. Sledećeg dana na insistiranje načelnika PVO prebazira jedno odeljenje u Sombor sa ciljem *presretanja niskoletećih aviona manjih brzina na relaciji* Mađarska – Hrvatska. U više navrata kasnije lovci 204. puka alarmirani su na ove ciljeve.[1] Od 10. septembra avijacija se uključila u operacije podrške snaga JNA oko Vukovara i Vinkovaca. U dejstvima u drugoj polovini meseca u rejonu Vukovara najznačajniji efekti pruženi su u sadejstvu 204. lap sa 252. lbae po objektima u Sarvašu, Jarmini, Dalju, Borncima, oko kasarne u Vinkovcima, u Nuštru, Novim Čakovcima, Đakovu (noću), Tovarniku, Opatovcu i dr. U dejstvima 1. korpusa po aerodromima lake avijacije kod Čepina, Varaždina i na Hvaru uništeno je, prema saopštenju, 18 aviona, kojima je dopremano ilegalno oružje u Hrvatsku.[2] U Vinkovcima je zaključno sa 26–27. septembrom pružana vazdušna podrška opkoljenoj kasarni JNA. Evo kako je borbena dejstva 24. septembra videla hrvatska propaganda: „Neprijateljski zrakoplovi su raketirali, bacali su kazetne bombe i zapaljive kuglice na padobranima. U zadnjim naletima su mitraljirali i izbacivali predmete sa kemijskim i bio-otrovima, koji su bili u obliku raznih primamljivih predmeta i igračaka".[3]

Jedan od tadašnjih pilota objašnjavao je probleme dejstva za vojsku 1993. godine: „Objekti dejstva koje smo dobijali od pretpostavljene komande dok se na njenom čelu nalazio general Jurjević svakako predstavljaju posebnu priču. Naređivali su nam sve i svašta. Od toga da dejstvujemo po minobacačkom gnezdu, skrivenom snajperisti, žutom kombiju ili da vodimo ulične borbe u toj i toj ulici od broja 16 do broja 48. Mislim da je u tom periodu i obaveštajna služba JNA potpuno podbacila, jer nam uopšte nije, ili nije pravovremeno, dostavljala i te kako značajne i dragocene podatke o neprijatelju. Uzalud smo se trudili i rizikovali da budemo oboreni dok smo u dubini neprijateljske teritorije izviđali i snimali pokrete i objekte. Za eksploataciju naših podataka i aerofoto snimaka tada još niko nije bio zainteresovan. Još se sećamo transporta naoružanja iz Slovenije i voza sa koga su u Mikanovcima ustaše dugo pretovarale ratnu tehniku, a da niko u tome nije pokušao da ih spreči iako smo izviđanjem blagovremeno sve to ustanovili i ponudili aerofoto snimke".[4]

Sredinom septembra, posle ranjavanja pilota Dautovića, nošenje pancira u kabini je postalo svakodnevno, a posle obaranja pilota Ranđelovića[5] i Marjanovića[6] iz 252. lbae, i komandanta 172. puka potpukovnika Muše Begića, koji je čak izveden pred hrvatske TV kamere,[7] prešlo se na „visinsku šemu" letenja i dejstava sa

1 Ratni put 252. lbae, 9. *Smrtonosni teret poljoprovredne avijacije*, Narodna armija, 14. septembar 1991, 11. U tekstu se daje pregled povreda vazdušnog prostora iz pravca Mađarske, kako hrvatskih lakih aviona koji su korišćeni za krijumčarenje oružja, tako i mađarskih vazduhoplovnih snaga. U više navrata tih dana lovačka avijacija se dizala na ovakve formacije.

2 *Lekcija otimačima i švercerima oružja*, Narodna armija, 18. septembar 1991, 7.

3 D. Runtić, *n.d.*,122.

4 *Lovačko-bombarderska jedinica RV i PVO majora Miljka Stefanovića*, Kurjaci sa ušća, Vojska, 15. jul 1993.

5 *Hrvatska propagandna kuhinja*, Narodna armija, 21. septembar 1991, 7; *Oboren avion RV i PVO Jugoslavije*, Politika, 17. septembar 1991, 7; saopštenje komande RV: Avioni bili u izviđanju, isto.

6 *Oborena dva aviona*, Narodna armija, 21. septembar 1991, 7; *Armija blokirala morske luke*, Politika, 18. septembar 1991, 1.

7 V. Rajtar, *n.d.*, 83. Begić je oboren je 19. septembra na avionu NJ-22 (25508). Njega je raketom sa ramena, iz tek zauzetog skladišta na poligonu Nabrđe, oborio hrvatski dragovoljac Zrakoplovnog voda; *Prava podrška*

visine 2000–2500 metara tačke otkačivanja. Prelaskom na tu šemu smanjeni su gubici jedinica na ovom delu ratišta.[1] Ranija taktika dejstva iz brišućeg leta i dejstava „nabijanjem na raketu" pokazala se takvom da je samo u dejstvima 252. lbae bilo oštećeno oko 27 aviona!

Četrnaestog septembra oko 14,30 došlo je do dejstva po sopstvenoj strani. Pilot 172. puka, umesto silosa Đergaj, bombardovao je selo Bač u Vojvodini. On je u složenim meteorološkim uslovima pogrešio objekat dejstva, kako je navedeno. U incidentu su poginule tri osobe, a ranjeno je devet.[2] Greškom je na sopstvene snage dejstvovano i 21. septembra kod Opatovca. Tom prilikom poginulo je tri a teže i lakše ranjeno više pripadnika rezervnog sastava. U zvaničnim saopštenjima je odmah odbačena krivica pilota. Na konferenciji za štampu RV i PVO mesec dana docnije pukovnik Mirko Vučinić objasnio je da je do dejstva RV kod Opatovca došlo zbog toga što su nadležne komande poslale pogrešne podatke o položaju naših jedinica.[3] Tenziju je podigao i slučaj dejstva po snagama JNA koje su greškom izveli piloti 204. lap i 252. lbae, posle čega je došlo i do smena u komandnom kadru kopnenih snaga JNA na tom sektoru: otišli su komandant 1. vojišta Spirkovski i 1. proleterske gardijske divizije Silić. Kako se stanje nije promenilo, eskadrila je zajedno sa pridodatim pilotima iz 712. pohe i 354. iae 25. septembra 1991. zahtevala od komandanata RV i PVO generala Zvonka Jurjevića da se povuče sa dužnosti. Kako piše list *Vojska*, Markovićevi saborci „se sećaju prvog i verovatno jedinog odbijanja naređenja u leto protekle godine. Digao je svoj glas i tadašnjem moćniku sa vrha armijske piramide odrekao svoju poslušnost. Nije prihvatio da žrtvuje svoje ljude za neke sumnjive i maglovite ideale".[4] U eskadrilskom izveštaju stoji: „Na osnovu dosadašnjih iskustava, našeg neuvažavanja i neracionalne upotrebe tražimo da se više ne kalkuliše sa nama, da se definitivno postavi pitanje granica vazd. prostora i upotrebe snaga koje imamo".[5] Od tih dana

iz vazduha, Narodna armija, 26. oktobar 1991, 7.

1 Ratni put 252. lbae, 10.

2 *Žaljenje zbog greške pilota*, Narodna armija, 18. septembar 1991, 7; *Avijacija neće uništavati kulturnu baštinu*, Politika, 25. oktobar 1991, 11; D. Marijan, *Bitka za Vukovar*, 128.

3 *Iz aviona na rezerviste*, Politika, 23. septembar 1991; *Avijacija neće uništavati kulturnu baštinu*, Politika, 25. oktobar 1991, 11; *Kronologija rata*, 95.

4 *Čovek kome se verovalo*, Vojska, 5. novembar 1992.

5 Ratni put 252. lbae, 10–11. U kasnim večernjim časovima oko 21,45 komandant RV i PVO informiše komandante letačkih jedinica o stanju i eskalaciji odnosa u Jugoslaviji. Informisanju je trebalo da prisustvuje i komandant 1. Ko RV i PVO, ali je zbog postavljenih uslova morao isti da napusti. Na istom sastanku je od više komandanata traženo da se upotrebimo racionalno te da ne dozvolimo da na kraju ostanemo 'sila' bez moći.' Na pomenutom sastanku toga dana svih komandanata pukova i brigada gde je bio samo jedan komandir eskadrile čuo se zahtev za smenu generala Jurjevića, koji je predlagao da njega zameni general Stefanović, a ako on ne pristane da to bude general Bajić. U svađi koja je zatim izbila od generala Bajića čulo se odbijanje, i optužba na račun eskadrile da je četnička. To je za njih bilo veliko razočarenje. Za to vreme piloti su se okupili oko zgrade, a neki su već bili u njoj spremni na akciju. Sitan interes prevladao je želju za promenom. Smene nije bilo. Kako se ništa nije desilo, vazduhoplovci su se pokupili i povukli na aerodrom, ne znajući da li će doći do nekakve odmazde ili kontra-akcije. Sa vremenske distance cela akcija deluje naivno, ali pokazuje kakve se bile želje pilota i odnos prema ratu. Ovo je smatrano docnije kao jedan od dva pokušaja puča u JNA 1991. godine. „Ovaj sastanak je bio povod da komandant RV i PVO predloži ostavku na dužnost, te da na osnovu iznetog mišljenja „nekog" komandira inicira sastanak sa Saveznim sekretarom i Načelnikom GŠ OS SFRJ. Komandir eskadrile je prisustvovao i ovom sastanku i ponovio mišljenje pilota koji su insistirali da ono mora biti stalan stav, jer smo ubeđenja da se sa nama ne postupa upotrebno, te da se to ne može tolerisati. Na sastanku od 26. 09. 1991. Savezni sekretar i Načelnik GŠ OS SFRJ ne prihvataju ostavku komandanta, a prekor upućuju k-diru eskadrile".



Trojka Galebova G-4 252. lbae naoružanih sa lanserima nevođenih zrna, nad nekom od Slavonskih varoši.

se potpuno promenio odnos prema celokupnom sastavu 252. eskadrile. „Sve starešine, visoke po činu i funkciji prestaju da dolaze u kancelariju komandira, dok se u istu pojavljuju svakodnevno oficiri bezbednosti 204. lap i 177. vb. Eskadrila je sve više pod prismotrom ali je to sve bez bitnog uticaja na moral i opredeljenost celokupnog sastava".[1]

U oktobru na meti su bile hrvatske snage u Vukovaru, oko Vinkovaca, Jarmeni, Starim Mirkovcima, Nuštru, Ivankovu, Lovasu, Borinci, kao i komunikacije između ovih mesta. U toku prve dve nedelje dejstvovalo se svakodnevno u grupama od tri do pet aviona, a izvršena su i prva dejstva u večernjim satima (15.tog). Dejstvovalo se i po pozivu i u saradnji sa VON-ovima 1. vojne oblasti. I u toku ovog meseca pretpostavljeni su insistirali na zabrani dejstava, a odobravala su se samo uzvratna dejstva.[2] Daljim tokom dejstava, a na osnovu prikupljenih podataka sa

1 Ratni put 252. lbae, 11.

2 Interesantno je bilo saznanje, za ova dejstva, da se pre svakog poletanja u rejonu objekata dejstva daje znak za vazdušnu opasnost. Na osnovu osnovanih sumnji 26. oktobra „otkrivamo prislušne uređaje u kancelariji komandira eskadrile koja je sve vreme bila Operativni centar na kome su se izdavala sva naređenja, primali svi izveštaji i kontaktiralo sa raznim korisnicima naših efekata dejstava. Pronađeni uređaji dostavljeni su komandnom linijom Komandantu 1. Ko RV i PVO na postupak". Zbog ovoga u eskadrilu 31. oktobra oko 10 časova dolazi ekipa Državne bezbednosti Srbije koja vrši kontradiverzionu i kontraprislušnu kontrolu. Kasnije, 13. decembra u centru veze 177. vb „otkrivamo novi način prisluškivanja telefonskih veza o kome obaveštavamo komandanta 1. Ko RV i PVO i oficira bezbednosti, što nas još više upućuje na pomisao da se deo službi i organa nije saživeo sa situacijom te da ovakvim radom doprinositi rušenju jedinstva pravilno opredeljenih ljudi". Ratni put 252. lbae, 11–12.

terena, težište dejstava se prenelo na novootkrivene položaje u rejonu Apševaca, Lipovca i Komeltinaca, čime se prekinuo dotur novih snaga i sredstava i sprečio udar u bok i pozadinu snaga JNA i srpske TO. Krajem oktobra i početkom novembra vršena su nova borbena dejstva na istim lokacijama (Vinkovci, Nuštar, Bogdanovci), zatim na ciljeve u Vukovaru i okolini (zaključno sa 18. novembrom) a posle 4-og i kasnije tokom meseca na položaje hrvatskih snaga južnije oko Nijemaca, Otoka, u Spačvi i prema Županji.[1] Tokom novembra svu žestinu operacije za oslobađanje Vukovara doživeli su i piloti dejstvujući planski i po pozivu: i to u rejonu Đakova, Kopačkog Rita (oba sa upotrebom svetlećih avio-bombi), sela Lipovac, Otok, Privlaka, Komletinci, Račinovci, Drenovci, Strošonci, Mitnica, Ernestinovo, Antunovac Tenjski, aerodroma Čepin, Mala Bosna, Jarmina, Borinci, Durgutovica, Podgrade, Bogdanovci. Najveći efekat postignut je kombinacijom dejstava sa malih i srednjih visina, iako u veoma složenim meteo-uslovima.[2]

Decembar je bio mirniji i sa vrlo malo borbenih dejstava. Zadaci su mahom bili patroliranje, izviđanje, označavanje položaja i pokreta hrvatskih snaga za potrebe artiljerije i slično. Dejstvovalo se po objektima u rejonu Ernestinova, Antunovca, Soljane i dr. Prvog decembra izvršeno je izviđanje puta i vatrenog položaja u rejonu sela Vajska – Živa, a sutradan je na taj položaj prebaziran 1. rd. Dana 16. decembra 1991. sa ovog položaja uz utrošak tri rakete uništen je cilj u vazduhu. Kragujevački 310. ssrp PVO u toku baziranja u ovoj zoni dejstvovao je po 16 ciljeva sa 19 raketa. Pukovske procene bile su da je dejstvovano uspešno po 14 ciljeva.



Plavi kombinezoni postali su prošlost. Kamuflažne uniforme uvedene su u RV i PVO u jesen 1991. Na slici zastavni vod 204. lovačkog puka, decembar 1991. godine. (204.lap)

1 D. Runtić, *n.d.*, 182–183.

2 Ratni put 252. lbae, 11–12.

Uspešno dejstvo bilo je 2. decembra kada je oboren jedan hrvatski AN-2, sa celom posadom.[1] Početkom januara 1992. prestale su operacije u ovom delu jugoslovenskog ratišta. Poslednje dejstvo pred primirje izvršeno je noću 2. januara 1992, oko 21,40 časova, presretanjem jednog AN-2 na koji su lansirane tri rakete zemlja-– vazduh, ali bez rezultata.[2]

Sumirajući rezultate, posle borbenih dejstava komanda 204. puka[3] je ukazala na karakteristike učešća u ovom neobjavljenom ratu. Odsustvo planiranih akcija kopnene vojske uticalo je da je 80% dejstava puka bilo neplanirano. Preko polovine borbenih letova izvedeno je po posebnom zahtevu, mada ni ova kvalifikacija nije potpuno adekvatna. Dejstvovalo se u malim grupama, bez sasređenosti i ešaloniranja. Upotreba neprijateljske PVO po avionima puka imala je slab efekat iznenađenja. Nedostajala je obaveštajna priprema o ciljevima, priprema za borbena dejstva bila je kratkotrajna i nepotpuna, a nije uspostavljen protok aerofoto snimaka. Zadaci su zbog konspiracije neposredno izdavani izvršiocu, ali nije bilo nikakve analize izvršenih letova. Najveći deo oštećenja aviona upravo je bio u trenucima kada je traženo hitno dejstvo: mala dubina, snage u direktnom dodiru ili borbi itd. Potom, nije se raspolagalo ni tačnim podacima o učinku i efektima dejstava po protivniku. Piloti nisu bili odgovarajuće opremljeni, a na avionima nije bilo bacača IC - mamaca.[4]

Posebno poglavlje ratne istorije RV i PVO zaslužuje Štabno helikoptersko odeljenje (poznato kao „Šao“) 1. vak-a. Njegovi pripadnici organizovali su non-stop dežurstvo za potrebe službe traganja i spasavanja (STS). Posle prve uspešne primene raspoloživih ljudi i helikoptera za STS u slučaju obaranja pilota Aćimovića, na uporne zahteve letača odobreno je da u toku njihovih dejstava jedna helikopterska posada bazira u Vajskoj sa stalnim prijemom i bude spremna da poleti. Helikopterdžije su bili rado viđeni gosti i sami su imali svoja naprezanja, ali su uspeli da uspostave STS na nivou koji je svakom pilotu 1. korpusa bio siguran oslonac u toku borbenih zadataka. Da je u nekim drugim slučajevima tako postupano, moguće je da bi gubici RV u ratu bili nešto manji. Ono što su u 90-im godinama američke snage imale u svojim borbenim dejstvima, ili što danas uvežbavaju armije Partnerstva za mir, 'Šao“ uz pomoć 252. eskadrile uspostavili su u toku rata 1991. godine.[5]

U proceni morala kod 1. korpusa konstatovano je sledeće: „Dugi niz godina izvori na kojima smo bazirali izgradnju morala i ukupnog odnosa prema svim

1 Komanda 250 rbr PVO, s/pov, 25/112-24, 11. mart 1992; MJRV, k. 61, 310. ssrp PVO; V. Rajtar, *n.d.*, 146 i dalje. Rajtar se osrvće na dejstva i učinak snaga JNA raketama KUB na prostoru gde je boravila njegova *zrakoplovna* jedinica.

2 Ratni put 252. lbae,12. Od početka ratnih dejstava 252. eskadrila je izvršila 989 dejstava po 349 objekata i ostvarila nalet od 1656 letova sa ukupno 1288,55 časova. Oboreno je šest aviona, a od 23. jula do 24. septembra oštećeno je 20 aviona.

3 Komanda 204. lap, s/pov, 03/3-38, 16. mart 1992.U sukobe na tlu Jugoslavije, puk je ušao sa dve eskadrile (opremljene avionima L-17 i L-18) kojima je od 25. avgusta 1991. dejstvovao iznad teritorije Slavonije. Do 31. decembra izvršio je 568 borbenih letova, od kojih sa upotrebom naoružanja 476 a ostalo izviđanja teritorije i komunikacija. U 147 letova (26%) ispoljeno je dejstvo hrvatskih snaga po avionima 204. puka prenosnim raketama ili PA topovima. U tim dejstvima oštećeno je 13 aviona L-17 i 3 L-18. Od tih 16 oštećenja, 15 je kategorisano kao nevelika. Uništen je avion 17156 u kome je oboren pilot Miroslav Vidaković. Na osnovu navedenog konstatovano je da su u ovim dejstvima izražene efikasnost i sigurnost.

4 Komanda 204. lap, s/pov, 03/3-38, 16. mart 1992.

5 Aev 1. ko. RV I PVO, 13. 3. 1992, Učešće jedinice u b/d; B. Dimitrijević, *Kurjaci sa ušća*, 53.



Komandant 1. korpusa RV i PVO general Božidar Stefanović informiše zemaljski sastav 203. puka na stajanci u Batajnici. (204.lap)

vrednostima našeg društva naglo su degradirani, a brojni već eliminisani ili dovedeni u pitanje. Svi smo dovedeni u poziciju da se suočavamo s brojnim društvenim transformacijama koje u većini imaju krajnje negativan odnos prema jedinstvenoj Jugoslaviji i njenoj armiji. Praktičnim delovanjem ekstremno desnih snaga, koje su u nekim delovima preuzele vlast, dovelo je do bratoubilačkog rata“. Prema ovoj analizi velika zabrinutost sastava vladala je za *sudbinu Jugoslavije, za opstanak jedinstvene JNA, a kod većine sastava i strah za svoju materijalnu egzistenciju, i egzistenciju članova porodica.*[1] Kod dela pripadnika RV i PVO „kao posledica događaja u zemlji, i negativnog propagandnog uticaja, javlja se malodušnost, defetizam, egzistencijalna zabrinutost i osećaj besperspektivnosti ili solidarisanja sa svojom republikom“.[2] U 1. korpusu po pitanjima bezbednosnog obezbeđenja nisu „doživeli katastrofalna iznenađenja, (ali) ipak stoji konstatacija da smo efikasnijim radom svih subjekata, mogli izbeći mnoge negativne krajnje ishode“.[3]

U domenu rukovođenja i komandovanja posle borbenih dejstava 1991. (kod 1. korpusa) konstatovano je da *iako je obezbedilo neophodne podatke komandovanju za odlučivanju o upotrebi snaga, u celini nije primereno, niti je bilo spremno za konkretne uslove u kojima smo se našli.* Uočen je nedostatak zaštićenih kanala veze. Komandna mesta, klasično opremljena, sa nedovršenim sistemom automatizacije u PVO, uz nepotpuno rešena pitanja sadejstva, usložnjavala su rad, brzinu i efikasnost odlučivanja. Velika koncentracija sredstava ratne tehnike na malom prostoru, posebno na aerodromima Batajnica, Mostar, pa i Tuzla, bez odgovarajućih uslova smeštaja i fortifikacijske zaštite, uslovljavala je veliku osetljivost na

1 MJRV, k. 25a, Istorija 1. ko RV i PVO, 1991, stanje morala u 1. ko RV i PVO, 1–2.

2 MJRV, k. 26, Istorija 3. ko RV i PVO, 1991, 14.

3 MJRV, k. 25a, Istorija 1. ko RV i PVO, 1991, 6.

štetne uticaje i moguća dejstva, a istovremeno zahtevala velike snage za fizičko obezbeđenje.[1]

Uočen je nešto niži nivo taktičke obučenosti, prvenstveno avijacijskih jedinica, što je zajedno sa slabijim obaveštajno-izviđačkim obezbeđenjem i oticanjem podataka prouzrokovalo teškoće u savladavanju PVO protivnika i dovelo do povećanih oštećenja i gubitaka. U PVO su na teškoće u pravovremenom otkrivanju i identifikaciji ciljeva u vazduhu, kao i na slabiju otpornost na elektronska dejstva, uticali nedovršena automatizacija i nerešena pitanja u sferi odlučivanja, izvršnog komandovanja i sadejstva.[2] Po prvi put jedinice VOJIN su se susrele sa stvarnim problemima elektronskog ometanja radarskih sredstava i pojava bespilotnih letelica Mamaca. U tim slučajevima bilo je evidentno početno nesnalaženje ljudstva u borbi protiv elektronskih dejstava. Iskustva su pokazivala da je zbog velikog broja x formacija na ekranima, problem identifikacije morao da se reši ugradnjom elektronskog identifikatora na avionima RV i PVO, radi sigurne identifikacije.[3]

Za sada je teško rekonstruisati ukupan nalet RV i PVO u 1991. godini, jer podaci za 5. korpus nisu dostupni. Izveden je 2.631 let kod 1. korpusa, odnosno 570 kod 3. korpusa u vazdušnoj podršci snaga JNA. U ovim zadacima RV je pretrpelo i gubitke, kao što smo videli. Avioni su najčešće obarani lakim protivavionskim



Polazak na let Jastreba 23513 sa radarom SLAR, VOC 1991-1992. godine. U pozadini vide se avioni VOC-a i obrnuto okrenuti avioni 252.lbae, tipična praksa za podvešavnje ubojnih sredstava. (VOC)

1 Isto, 3.

2 Isto, 4. Ipak, smatralo se da je to normalna posledica načina taktičkog obučavanja tokom mira i posebno oštrih bezbednosnih ograničenja u ovoj oblasti.

3 Komanda 1. p VOJIN, s/p 03/67-14, 20. februar 1992, analiza ratnog puta 1. p VOJIN.

sistemima i vatrom PA topova manjeg kalibra. U sukobima sa hrvatskim snagama 1991. godine oboren je 21 borbeni avion. U borbenim dejstvima 1991. godine poginulo je 10 članova posade i jedan putnik helikoptera. U zarobljeništvu je bilo više pilota oborenih aviona koji su razmenjeni pre primirja 3. januara 1992. godine. Piloti RV i PVO leteli su sa rizikom od odmazde, jer se protivničke snage nisu pridržavale nikakvih konvencija o ratnim zarobljenicima. Dva pilota su ubijena posle iskakanja iz pogođenih aviona. Zarobljeni vazduhoplovci su u hrvatskim zatvorima izlagani mučenjima i psihičkim maltretiranjima.

U početnom delu rata avioni nisu bili opremljeni bacačima mamaca za ometanje glava za infracrveno samonavođenje raketnih sistema PVO koji su bili najveća opasnost za pilote. RV i PVO je zatražilo da se hitno naprave potrebni mamci i ugrade na avione, ali se to ostvarilo kasnije tokom otvorenih borbenih dejstava u poznu jesen 1991. godine. Iskustva iz borbenih dejstava uticala su na to da se u VOC-a dok su trajala borbena dejstva određuju tablice bombardovanja za razna sredstva vazduhoplovnog naoružanja (FAB-100, FAB-250, BL-755, MK-82K GROM na avionima Orao, G-4, Mig-21, kao i ugradnje mitraljeza na helikoptere H-45 i HN-45M Gama). Na bazi ratnih iskustava kod 252. eskadrile uz pomoć VZ Moma Stanojlović ugrađene su kamere Vinten na neke avione Jastreb iz eskadrile. Od novembra 1991. do marta 1992. u VOC-u je ispitivano uvođenje u operativnu upotrebu kontejnera za AFI sa Vinten kamerama i uređaja BOVAS, na avionu 25714 tipa IJ-22 Orao.[1] Rat je doneo i novost u vizuelnom imidžu jedinica RV i PVO. Sa aviona su tokom leta uklonjeni veliki eskadrilski brojevi. Svetloplavi pilotski kombinezoni krajem avgusta i tokom septembra zamenili su kamuflažni, što je smanjivalo vidljivost pilota na zemlji u slučaju da budu oboreni. Ubrzo su neke jedinice samostalno označile svoje avione. Tako je u 249. eskadrili na avionima G-4 bio znak kobre, a u 251. eskadrili znak pume. Piloti 252. eskadrile su na svojim kombinezonima počeli da nose znak stilizovanog kurjaka, što je bio refleks nezvaničnog naziva eskadrile «Kurjaci sa ušća».[2]

7.5 PRIMIRJE – VAZDUHOPLOVCI U VRTLOGU POLITIKE I AFERA

Dogovor o potpunom i bezuslovnom prekidu svih neprijateljskih aktivnosti stupio je na snagu 3. januara 1992. u 18.00 časova. Obustavljeni su svi borbeni letovi i jedinice su počele da se vraćaju mirnodopskim zadacima. Međutim, jedan neželjeni incident pokvario je dugo očekivanu priliku za predah za RV i PVO. Incident koji se dogodio 7. januara 1992. dramatično je uticao na spoljnopolitičke odnose i personalne promene u vrhu RV i PVO, ali je ostavio i dugotrajne posledice prema ljudima koji su na kraju komandnog lanca u izvršavanju ratnih zadataka.

1 VOC, ispitivanja 1372 do 1432.

2 *Predlog za razmišljanje: Oznake jedinica, Nacrtaj svog tigra*, Bojan Dimitrijević, Orlovi Plješevice 5, 1. mart 1992, 9. *Air War over Bosna Hertzegovina*, Air Forces Monthly, December 1992, by Bojan Dimitrijevic and Steven Mell (tim imenom je potpisan Aleksadrar Radić, čiji su i fotografije, potpisane imenom Luka Stupar), 25–31.

Toga dana na radaru PVO pojavili su se nepoznati objekti koji su u 13,42 časova ušli u jugoslovenski vazdušni prostor na mađarskoj granici kod Kotoribe krećući se ka jugu. Na ove ciljeve podignut je u 13,48 lovac Mig-21bis sa aerodroma Bihać. Po upoređenju podataka, stiglo je naređenje iz operativnog centra da se dejstvuje po ciljevima. Pilot je, bez predviđenih prethodnih upozorenja, oko 14,09 na ciljeve otkrivene na visini 100–200 metara prvo ispalio nekoliko hitaca iz topa, a potom dve rakete vazduh–vazduh R-60. Jedna raketa je pogodila cilj: bio je to helikopter tipa AB-205A. Helikopter je pripadao posmatračkoj misiji Evropske zajednice koja je pratila događaje na ratištu u Hrvatskoj. U njemu su poginula četiri pripadnika italijanske avijacije kopnene vojske i jedan francuski pomorski oficir. Posada drugog helikoptera AB-206A sletela je u blizini mesta pada ostataka pogođenog helikoptera.

Dan pre incidenta ovi helikopteri nalazili su se na aerodromu Kapošvar u Mađarskoj. Oblasna kontrola leta Beograd upozorila je posmatračku misiju EZ da nema odgovornost za vazdušni prostor u kome će leteti helikopteri i da će to oni činiti na svoju odgovornost. Na to je predstavnik EZ odgovorio lakonski *Yes, Yes*. Sutradan po poletanju helikoptera za Zagreb, budimpeštanska kontrola letenja nije obavestila svoje kolege o poletanju ovih helikoptera niti o predviđenom vremenu za prelaz granice, niti su se posade helikoptera bilo kome javljale po napuštanju mađarskog vazdušnog prostora. Tako su se helikopteri EZ našli u zoni koja je ranijom odlukom bila zabranjena.[1]

Hrvatski mediji su likovali nad ovim „zločinom s predumišljajem".[2] U njima se 28. januara pojavila vest da je helikopter oborio kapetan Radomir Smiljanić (navedeno bračno stanje, adresa u Beogradu), koji je navodno bio „specijalno obučen za djelovanje na malim visinama". Međutim, kada je 4. februara iz Bihaća na Migu-21 prebegao drugi po redu hrvatski pilot Danijel Borović,[3] pet dana kasnije u hrvatskim medijima osvanulo je pravo ime pilota. Bio je to Emir Šišić.[4]

Zbog ozbiljnosti incidenta i mogućih političkih posledica Predsedništvo SFRJ u ulozi Vrhovne komande reagovalo je iste večeri. Sa dužnosti je suspendovan komandant RV i PVO general-pukovnik Zvonko Jurjević, a naređeno je da se otvori istraga o svim okolnostima incidenta. General-armije Veljko Kadijević je 8. januara podneo ostavku na dužnost saveznog sekretara za narodnu odbranu. Zvanično je saopšteno da je on pre incidenta najavio povlačenje Predsedništvu SFRJ.[5]

1 Savezni sekretarijat za saobraćaj i veze, br. VII-5, 1/6, 18. januar 1992. Komisija za ispitivanje uzroka udesa vazduhoplova; Komisijski izveštaj, 1–19 (autor je ovaj dokument dobio od penz. generala Živana Mirčetića).

2 *Kronologija rata, Hrvatska 1989–1998*, 128.

3 *Prebegao pilot s Migom 21*, Borba, 8–9 . februar 1992, 3. Ovako je taj događaj video Miroslav Lazanski u tekstu *Zašto beže piloti*, Politika, 10. februar 1992: „Slično je bilo i sa Borovićem. I on je bio skinut sa letenja i za njega su drugovi pitali: Zašto sumnjati u kolegu kada je tako dobro dejstvovao u ratu? I dozvolilo mu se da leti. Takođe, obavivši nekoliko izviđačkih letova, dana kada je prebegao imao je po podne jedan izviđački zadatak, krenuo je na noćno patroliranje, da bi preletevši Velebit prekinuo komunikaciju sa bazom i otišao. Porodica je toga dana takođe napustila Bihać. Naizgled, tehnologija odlaska vrlo jednostavna".

4 „Helikopter je srušio", kaže Borović, „poručnik Emir Šišić, rodom iz Živinaca kod Tuzle. Toga je dana bio u dežurnoj službi, dobio je uzbunu i morao je poletjeti. Radio-vezom je dežurnom u operativnom centru potpukovniku Dobrivoju Opačiću javio da vidi helikopter. Potom su ovi sa zemlje, preko Beograda, zatražili da im potvrde je li helikopter europskih promatrača krenuo preko Mađarske u Hrvatsku. Dobili su potvrdan odgovor. Tada je Opačić javio Šišiću: „Oderi ga!" Sve je snimljeno na trake, priča Borović i dodaje da ime pilota čije su rakete usmrtile petoricu promatrača, znade cijeli Bihać". *Kronologija rata*, 134, 137.

5 M. Sekulić, *n.d.*, 296–297.



Novi komandant RV i PVO general Stefanović sa raketašima ispod rakete Dvina, u zapadnom Sremu, februar 1992. godine.

U prvom masovnom penzionisanju generala smenjeni su generali nesrpskih nacionalnosti i generali koji nisu pokazali spremnost za izvršavanje borbenih zadataka (Jurjević, Hočevar, Kulić, Zvicer, Ončevski, Radović). Zastupnik komandanta RV i PVO posle smene generala Jurjevića bio je načelnik štaba general-potpukovnik Živan Mirčetić. Na mesto komandanta vida 25. februara 1992. postavljen je general-pukovnik Božidar Stevanović, a načelnik štaba postao je general-major Ljubomir Bajić. Treću ključnu dužnost zamenika načelnika Generalštaba za RV i PVO dobio je general-potpukovnik Dmitar Trbojević.[1] Od tog perioda očigledno je da rukovođenje vazduhoplovstvom preuzimaju kadrovi koji su u političkom smislu bili bliski rukovodstvu Srbije. Na nižem nivou brigada, pukova, eskadrila, bataljona i diviziona zadržana je nacionalno mešovita struktura oficirskog kadra. U intervjuu za *Narodnu armiju* novi komandant vazduhoplovstva, general Stefanović, rekao je da je „višestruka dobit krajnjih kadrovskih promena u našem vidu. Osnovno je što se plejadi mladih i sposobnih starešina omogućava da u RV i PVO unesu nova, moderna shvatanja i da organizaciju vida postave u skladu sa savremenim principima". Stefanović je naglasio: „Moramo očistiti naše redove od kolebljivaca i licemera. Ko želi s nama, mora podneti sve teškoće i istrajati u stvaranju po mnogo čemu novog, profesionalnog RV i PVO. Oni koji to ne budu mogli, moraće da napuste naše redove".[2]

Politička podela unutar oružanih snaga bila je posebno snažna u RV i PVO i prouzrokovala je aferu „Opera". Reč je o grupi za psihološko-propagandna dejstva pod imenom Opera, formiranoj septembra – oktobra 1991. u zgradi Komande

1 *Politika*, 29. februar 1992, 9; *Proces koji prati društvene promene*, Narodna armija, 5. mart 1992, 20.

2 *Za snažan i profesionalan vid oružanih snaga*, Narodna armija, 5. mart 1992, 6–7.

V, koja je preuzela aktivnosti informativne službe RV. U timu su bili ljudi koje u omadni RV i PVO uglavnom niko nije pre poznavao. Dvojica najistaknutijih su li poznati kao Slavko i Radenko. «Opera» je popunjena i tehničkim sredstvima informativno-propagandna dejstva, snimanje i analitiku. Na čelu grupe bio je ıvet za informativno-propagandnu delatnost, u kome su bili generali Mirčetić i adović, pukovnik Rakočević i Radenko i Slavko. U vremenu kada je RV i PVO ıbilo informativni rat zbog prirode događaja ili krutosti vojnog vrha, takva akcija becavala je novi pristup informativnom ratu. Iako raspolažući sa vrlo ekskluzivim materijalima za medije, ubrzo su stvari pokazale da ova grupa služi kao paıvan za mnoge druge aktivnosti. Informacije koje su servirane imale su poseban on, bilo je reči da se za neke od ekskluzivnih priloga o RV i PVO traže devizne adoknade, a potom je počela da se pojavljuje i firma *Opera/Plitvice orijentis*, koja nudila letove «iznajmljenim» avionima AN-26 do Udbine. Letovi su započe- 31. januara i do sredine marta obavljeno je 28 letova, sve pokriveno legalnim govorima sa komandom RV i PVO. Na drugoj strani, na insistiranje predsednika redsedništva okrnjene SFRJ reaktiviran je pukovnik bezbednosti Nedeljko Bošović (njegov kum). Bošković je poveo istragu protiv ove grupe i deo vodećih ljudi Opere» uhapšen je 12. marta (jedan od njih uz gotovo filmski pokušaj bega iz grade komande RV) i izveden pred sud krajem godine, a pomoćnik komandanta V i PVO za bezbednost pukovnik Slobodan Rakočević smenjen je sa dužnosti i akođe mu je suđeno sa ostalima.[1]

U tom trenutku tumačenja su bila različita: jedni su govorili da je reč o aktivostima hrvatske obaveštajne službe, drugi da je to bio proizvod aktivnosti smenjene generalske garniture „koja se nije oslobodila iluzija komunističke vlasti", reći da je to bio obračun srpske i armijske službe bezbednosti.

Ova afera donela je potpuno nov vid obračuna u armijskim (RV i PVO) redoima. To su bili obračuni preko štampe, koja je bila poligon za međusobno raračunavanje raznih struja (srpska, nesrpska, jugoslovenska, Tusova, Jurjevićeva, Miloševićeva, vojne bezbednosti, DB Srbije, pilotska itd...) u RV i PVO. „Šalu na tranu, u tom rodu lakše se diše posle odlaska odavno markiranih generala izdajika i još nekih krupnih riba iz samog vrha i nedavne smene Tusovih i Jurjevićevih zdanica i dojavnika. Ali, piloti od novopostavljenih starešina traže da se čišćenje ovede do kraja... Na spisku pilotske liste spornih ličnosti u RV i PVO još je porilićan broj imena".[2] Tako je u *Politici* pukovnik Rakoćević optužen da je Tusov ovek, koji mu je organizovao pompezan ispraćaj u penziju 1991, zatim da su mu aradnici problematične ličnosti, uglavnom prebezi na hrvatsku stranu itd. [3]

Na suđenju pukovniku Rakočeviću (prema nekim mišljenjima *vrhunski stručnjak i častan čovek*[1]) i njegovim saradnicima Slavku Malobabiću i Radenku Radojčiću, koje je organizovano krajem 1992, čulo se da je «Opera» organizovala propagandne akcije bacanja letaka po Hrvatskoj. Suđenje je otkrilo javnosti da je služba bezbednosti na čijem je čelu stajao Rakočević prisluškivala komandanta 1. korpusa generala Stefanovića, komandanta 204. puka pukovnika Petrovića i komandira 252. eskadrile potpukovnika Markovića. „Cilj prisluškivanja bio je da se otkrije ko neprijatelju javlja o namerama, planovima i akcijama naših vazduhoplovnih jedinica i da osujetimo odlazak pilota, tvrdi optuženi Rakočević, napominjući da mu je komandant, general Jurjević naredio: primeni sve, ne sme nam niko pobeći". Bivši prvi „bezbednjak" RV i PVO otkrio je pozadinu sukoba službe i pripadnika 252. eskadrile, ali je naglasio da je i pored optužbi na račun ove eskadrile o tome da je imala direktnu vezu sa DB Srbije, a odbijala da u svoje prostorije pusti pripadnike vojne službe, ova akcija prisluškivanja nije sprečila oticanje informacija na hrvatsku stranu. *Ne! Svaka akcija bila je provaljena, jer je u Komandi u odeljenju bezbednosti postojao čovek koji je slao informacije a kasnije, verovatno, i prešao na hrvatsku stranu.*[2]

Poslednja arija Opere, Narodna armija, 2. april 1992, 20; *„Opera" mina u Komandi*, Revija 92, 20. mart 1992, 10–11; Milan Vidojević, Dragoljub Bulat, *Vruće veze*, Beograd 2000, 120.

Piloti traže čistku, Revija 92, 3. april 1992, 6.

Šta se zbivalo u komandi vazduhoplovstva (Povodom afere Opere), Politika, 10. maj 1992. Pismo u rubrici Polemike, potpisano sa Grupa oficira RV i PVO. Između ostalog: *Možda penzionisani pukovnik Rakočević ima podatak kakvi su bili efekti hiljada letaka bačenih iz aviona, u kojima se od naroda traži da preispita svoje glasanje na izborima. Da je letak sa pitanjima „da li je to ona vlast za koju ste glasali i da li je to ono što ste želeli" i „za koga se borite", prvih dana 1992. godine bačen iznad Ljubljane i Zagreba bila bi to jedna (mnogima sasvim razumljiva) priča. Sasvim je drugo kada se zna da Opera ovaj letak bacila samo iznad Beograda i Podgorice. Bilo bi interesantno znati motive za takva dela.*

U skladu sa naredbom Predsedništva SFRJ od 1. januara 1992. koja je definisala raspored strateških sastava JA na prostoru krnje Jugoslavije, umanjene za površinu Slovenije i Hrvatske, kao i prema naredbi SSNO od 20. januara 1992, odnosno Komande RV i PVO (od 6. februara) pristupilo se promeni organizacije JNA, a tako i vazduhoplovstva.[3] Naređeno je obrazovanje dva korpusa RV i PVO sa strukturom sličnoj prethodnoj, samo sa novom teritorijalnom podelom. Prema planu reorganizacije svi poslovi formiranja 1. korpusa sa komandom u Beogradu i 2. korpusa sa komandom u Sarajevu trebalo je da budu završeni do 10. aprila 1992. Predviđeno je gašenje 3. korpusa RV i PVO i prepotčinjavanje njegovih jedinica 1. korpusu, odnosno preformiranje 5. korpusa sa ostatkom snaga u 2. korpus. Tako je 1. korpus trebalo da kontroliše sve snage na teritoriji Srbije i Makedonije, a 2. korpus aerodrome u Crnoj Gori, Bosni i Hercegovini i Srpskoj Krajini. Planom je bilo predviđeno da se formira Letački školski centar umesto VVA, sa komandom u Mostaru, koji je pod svojom komandom trebalo da ima tri avijacijska puka na aerodromima Tuzla, Mostar i Golubovci. Reorganizovane su i prištapske jedinice Komande RV i PVO, među kojima i 138. trabr.[4] Iznenađuje da su planeri reorganizacije potpuno računali na opstanak Jugoslavije sa Bosnom i Hercegovinom, Makedonijom i Srpskom Krajinom, iako je već vreme za realizaciju ove naredbe pokazalo da od takve projekcije neće biti ništa.

Istovremeno sa reorganizacijom, kao posledica primirja na teritoriju Srpske Krajine dolaze međunarodne vojne snage Unprofor. Njihov dolazak je označio početak procesa povlačenja snaga JNA. Poslednje stalno bazirane avijacijske jedinice RV i PVO izvučene su u skladu sa Vensovim planom. Tako je 251. lbae preletela sa ratnog aerodroma Udbina na aerodrom Golubovci 6. februara 1992. Umesto nje na Udbinu je po odlasku bivše zadarske eskadrile prebačen deo 252. eskadrile, koji je tu boravio do 15. aprila. Ta eskadrila je tu u svoj sastav primila već deo aviona G-4 rasformirane 249. lbae. Iako su na ovom aerodromu bili potpuno pripremlje-

1 M. Vidojević, D. Bulat, *n.d.*,120.

2 *Zašto su prisluškivani oficiri*, Politika, 26. decembar 1992.

3 Nar. NO/DT, DSNO 263-1, 20. januar 1992.

4 Isto.

ni za borbenu upotrebu, do njihove upotrebe ni do borbenih dejstava nije došlo (čak ni kao podrška snagama JNA oko Kupresa, druge nedelje aprila). Kada je izbio ratni sukob u Bosni, sa aerodroma Zemunik i Udbina povukle su snage 84. vb. Na aerodromu Udbina prema naredbi od 28. aprila formirane su 56. mae i 20. grupa za obezbeđenje letenja, a na aerodromu Zemunik 21. grupa za obezbeđenje letenja, pod MO Republike Srpske Krajine. Helikopteri ove eskadrile pojavljivali su se obojeni u plavo-belo i sa oznakama Milicija – Krajina.[1] To je bio kraj boravka snaga RV i PVO na ovim teritorijama.

7.6 ODLAZAK IZ MAKEDONIJE

Makedonija i Bosna i Hercegovina su dugo vagale šta i kako zastupati u vreme kada je rat iz dana u dan razbijao sve iluzije. Ove republike, bastioni Titovog jugoslovenstva, našle su se u procepu – ostati u skraćenoj Jugoslaviji koja je postala realnost kada je JNA napustila Sloveniju jula / oktobra 1991. ili krenuti samostalnim putem. Makedonija je najlakše i najbezbolnije napustila ostatak SFRJ. Zaokružena teritorijalno – što je ubrzo postalo i nacionalno – još na početku socijalističke epohe, Makedonija je brzo našla zajednički jezik sa Beogradom. Jedinice JNA su otišle u Srbiju, a Makedonija je postala samostalna. Za razliku od Slovenije i Hrvatske koje su silom ostvarile svoje separatističke ambicije, Makedonija je odabrala nenasilan pristup. Političkim i propagandnim pritiscima, prekidom slanja regruta na odsluženje vojnog roka i vrlo slabim odzivom rezervnog sastava na vežbe armiji je upućena poruka da nije poželjna u ovoj republici. Procene organa RV i PVO govorile se krajem 1991. da se očekivao dalji odliv kadra makedonske i albanske nacionalnosti „i njihovog uključivanja u republičku armiju i paravojne formacije".[2]

Posle političkih pregovora sa makedonskim vrhom, Predsedništvo SFRJ je 14. februara 1992. naredilo da se sve snage JA povuku iz Makedonije na sever.[3] Takav način premeštanja omogućio je RV i PVO da potpuno sačuva svu tehniku i opremu koja je bila u naoružanju jedinica 3. ko RV i PVO na teritoriji ove republike. Ipak, još i pre političkog dogovora, mediji su dosta spekulisali o tome da li je i kada započelo evakuisanje aerodroma Petrovac, kao i da li je postignut dogovor oko ostavljanja „glavnog radara' na ovom aerodromu, bez kojeg bi Makedonija bila isključena iz vazdušnog saobraćaja.[4] Prva jedinica RV i PVO koja je započela premeštanje u Srbiju bio je skopski 450. raketni puk PVO. Puk je dislokaciju otpočeo znatno pre nagoveštaja povlačenja snaga JNA iz Makedonije, još 19. oktobra, što daje prostor za razmišljanje o projekciji ratnih ciljeva i nove državne tvorevine u vojnom vrhu. Tada su za Niš i Vranje krenuli rezervno komando mesto, 1. i 4. rd PVO i 2. rtb/Raketno-tehničkog diviziona. Ovaj divizion nastavio je premeštanje

1 B. Dimitrijević, *Kurjaci sa ušća*, 54. Prema naredbi SSNO s/pov 1943-1, od 28. aprila formirane su 56. mae i 20. grupa za obezbeđenje letenja, a na aerodromu Zemunik 21. grupa za obezbeđenje letenja. O nastanku vazduhoplovstva RSK: *Air War over Bosna Hertzegovina*, Air Forces Monthly, December 1992, 25–31.

2 MJRV, k. 26, Istorija 3. ko RV i PVO, 1991, 11.

3 *Razlaz po dogovoru*, Narodna armija, 27. februar 1992, 7; *Gligorov ne ide u vrhovnu komandu*, Borba, 8. februar 1992, 3; *Do kraja meseca bez JNA*, Borba, 12. februar 1992, 5.

4 *Vojsku kontroliše policija*, Novosti, 9. februar 1992; *Do kraja meseca bez JNA*, Borba, 12. februar 1992, 5.

u kontinuitetu do marta 1992. Tada su Komanda puka i 2. rd PVO dislocirani u Kraljevo, a 3. rd u Trstenik.[1]

Komanda 98. avio-brigade predislocirana je sa dve eskadrile na aerodrom Lađevci, od 10. februara do 27. februara, gde je već bazirala jedna njena eskadrila. Posle odlaska letačkih jedinica 165. vazduhoplovna baza sa svojim lard PVO napustila je aerodrom Petrovac i dislocirana je na do tada neposednuti aerodrom Ponikve. Takođe, 31. bataljon VOJIN prebaziran je u Kraljevo.[2] Osim pojedinih ispada i medijske pažnje, ovo prebaziranje bilo je gotovo mirnodopsko, kada se uporedi sa slučajevima u drugim republikama bivše SFRJ. Deo ljudstva makedonske nacionalnosti, ili oni koji su se odlučili da ostanu, bili su sa svojim jedinicama do prelaska u nove garnizone, pa su potom napustili svoje kolege.

7.7. RAT SE PRENOSI U BOSNU I HERCEGOVINU

Bosna i Hercegovina je tinjala u periodu jesen 1991–proleće 1992. Srpska i hrvatska nacionalna zajednica gledale su prema svojim maticama, često ostavljajući prostor da budu oruđe u rukama Beograda ili Zagreba. Muslimani (ali i deo nacionalno nedefinisanog stanovništva u nekoliko većih varoši – upravo gde su bili vojni aerodromi) našli su se u procepu. Muslimani koji su služili u JNA (RV i PVO) učestvovali u borbama protiv slovenačkih i hrvatskih separatista. Međutim, već je početak 1992. godine doneo niz problema i preispitivanja ovoj kategoriji. Da li nastaviti borbu za nešto što je u stvari skraćena Jugoslavija sa srpskom dominacijom, a u njihovoj svesti bauk zvani „Velika Srbija", ili krenuti u borbu za samostalnu Bosnu i Hercegovinu koja je muslimanima bila alternativna identifikacija, kada već SFRJ kopni iz dana u dan? Sličnu dilemu su imali i oni koji su bili rođeni u BiH u mešovitim brakovima, koji su imali striktnu jugoslovensku identifikaciju, ili oni koje nisu privlačili nacionalni sentimenti srpstva ili hrvatstva. Tumačenje ovog preloma koji se dešavao u prvoj polovini 1992. jedno je od ključnih za razumevanje rata u BiH, ali i ponašanja JNA.

Nasuprot njima u BiH su u istom periodu narastale nove snage i novi činioci, koji su poremetili neke političke dogovore Beograda i Zagreba. Na jednoj strani to su bili inicijalni krugovi muslimanskog nacionalnog (oružanog) pokreta, tzv. Patriotska liga, čiji je cilj bio stvaranje samostalne BiH na muslimanskoj (bošnjačkoj) osnovi. Na drugoj su bili određeni srpski krugovi, koji će se maja 1992. pobuniti protiv kalkulantske politike Beograda i odlučno krenuti u stvaranje Srpske Republike BiH, odnosno njene vojske. U dubokoj tajnosti u zonama BiH sa muslimanskom većinom nastala je paravojna organizacija sa potpuno autonomnim planom, ali i sa posebnim, čudnovatim, vezama sa armijskom bezbednošću koje tek treba da budu istražene. Ovi muslimani su tako promovisali (ratni) cilj očuvanja jedinstvene Bosne i Hercegovine, na istorijskim podlogama mita srednjovekovne Bosne i/ili onoga što je ovaj prostor bio u Turskoj imperiji, a sa kojima su se

1 Nar. SSNO, s/pov. 1117-1, 13. mart 1992 – po njoj su 3. i 4. rd PVO bili određeni za Trstenik; *Kraljevske lisice 1977–2002 (povodom 25 godina 450. rp PVO)*, Beograd 2002, 16–17.

2 Nar. SSNO, s/pov 1117-1, 13. mart 1992; MJRV, neregistrovano.

mnogi od nacionalno nedefinisanih stanovnika varoši, kakve su Sarajevo ili Tuzla, identifikovali u toku rata. Srbi pak su jasno želeli da se odvoje od drugih i da se priključe svojoj matici. Njihov nacionalni cilj, koji je ubrzo postao ratni, nije bio posebno razrađen, kao i kod Srba u Krajini, i težio je jedinstvenoj srpskoj državi bez neke precizne definicije.

Na drugoj strani, ratni ciljevi zvanične srpske strane (sada se može reći JNA, odnosno na drugoj strani Slobodana Miloševića) sve vreme ratnih sukoba ostali su neodređeni, zbog toga da bi svaki ishod mogao da bude prikazan kao pobeda politike srpskog režima. Sa najvišeg mesta u Srbiji nije nikad saopšten nacionalni, politički ili vojni cilj ratnog poduhvata i sveopštih napora. Upravo obrnuto, još od početka ratnih dejstava objašnjavano je da je jedini cilj da se rat završi i tako je često dolazilo do apsurdnih izjava i naslova u štampi, kao što je bilo na primer specijalno izdanje podgoričke *Pobjede* o borbama na dubrovačko-hercegovačkom ratištu: *Rat za mir.* U osnovnom polazištu, ova politika uglavnom loše definisanih ili uopšte nedefinisanih ciljeva je bila maksimalistička, ali se čini da je u njoj preovladalo nepredvidivo, nejasno, neiskreno, neartikulisano, nekomunikativno i nasilničko, tako da se nameće utisak da je takva strategija promašila ciljeve i kompromitovala ono što bismo mogli da nazovemo bilo srpski nacionalni interes, bilo borba za očuvanje Jugoslavije, što je još uvek bila *mantra* JNA.[1]

Da situacija u Bosni nije nimalo naivna, pokazao je događaj od 6. jula 1991, kada se ispred aerodroma Tuzla okupilo oko 1.500 ljudi u organizaciji Stranke demokratske akcije (SDA). Oni su zahtevali da se mobilisani vojni obveznici vrate kućama. Većina vojnih obveznika, muslimana, tada se zaista vratila kućama, sem nekolicine koji su se mogli izbrojati na prste jedne ruke, kako piše *Narodna armija*. Odnosi vazduhoplovne baze i lokalnih vlasti su prekinuti, iako su tekstovi u *Narodnoj armiji* pokušavali da ubede *da je situacija* (u okolini aerodroma Tuzla) *evoluirala u pozitivnom smislu, samim tim što se na taj aerodrom javlja se više dobrovoljaca Muslimana.*[2] Stanje u blizini svih aerodroma, osim Banjaluke, pogoršalo se od početka godine. U širem okruženju aerodroma Bihać sukoba je bilo još početkom godine.[3] Pored čestih eksplozija u gradu, početkom januara zabeleženi su i slučajevi da se puca na stražu aerodroma, da se provociraju, maltretiraju, čak i kidnapuju pripadnici JNA. U noći 18/19. januara na mostarskom nebu pojavile su se letelice, registrovane na radarima 350. raketnog puka, koje su napravile pravu uzbunu u jedinici. Malo je nedostajalo da padne komanda za otvaranje vatre – ispaljivanje raketa. To se ponovilo i sledeće noći i tada su u puku zaključili da uz Mostarsko polje od Čitluka do Žitomislića lete bespilotne letelice. Letelice su vođene iz automobila u pokretu, kako je kasnije otkriveno.[4] Zaleđe mostarskog aerodroma prema zapadnoj Hercegovini bila je neuralgična tačka tokom cele 1991, ali je s proleća 1992. otpočela intenzivnija etapa provokacija, koja se od aprila pretvorila u sukobe. Oružani sukobi u Bosni i Hercegovini, koji su buknuli

1 Bojan B. Dimitrijević, *Rat u Jugoslaviji 1991–1995, pristup istraživanju nekih fenomena*, Istorija 20. veka, 1–2/1999, Beograd 1999, 159–167; isti, *Četiri aspekta početka rata u Bosni i Hercegovini*, Zbornik radova sa naučnog skupa Početak rata u Bosni i Hercegovini, uzroci i posledice, Beograd 2001, 131–150.

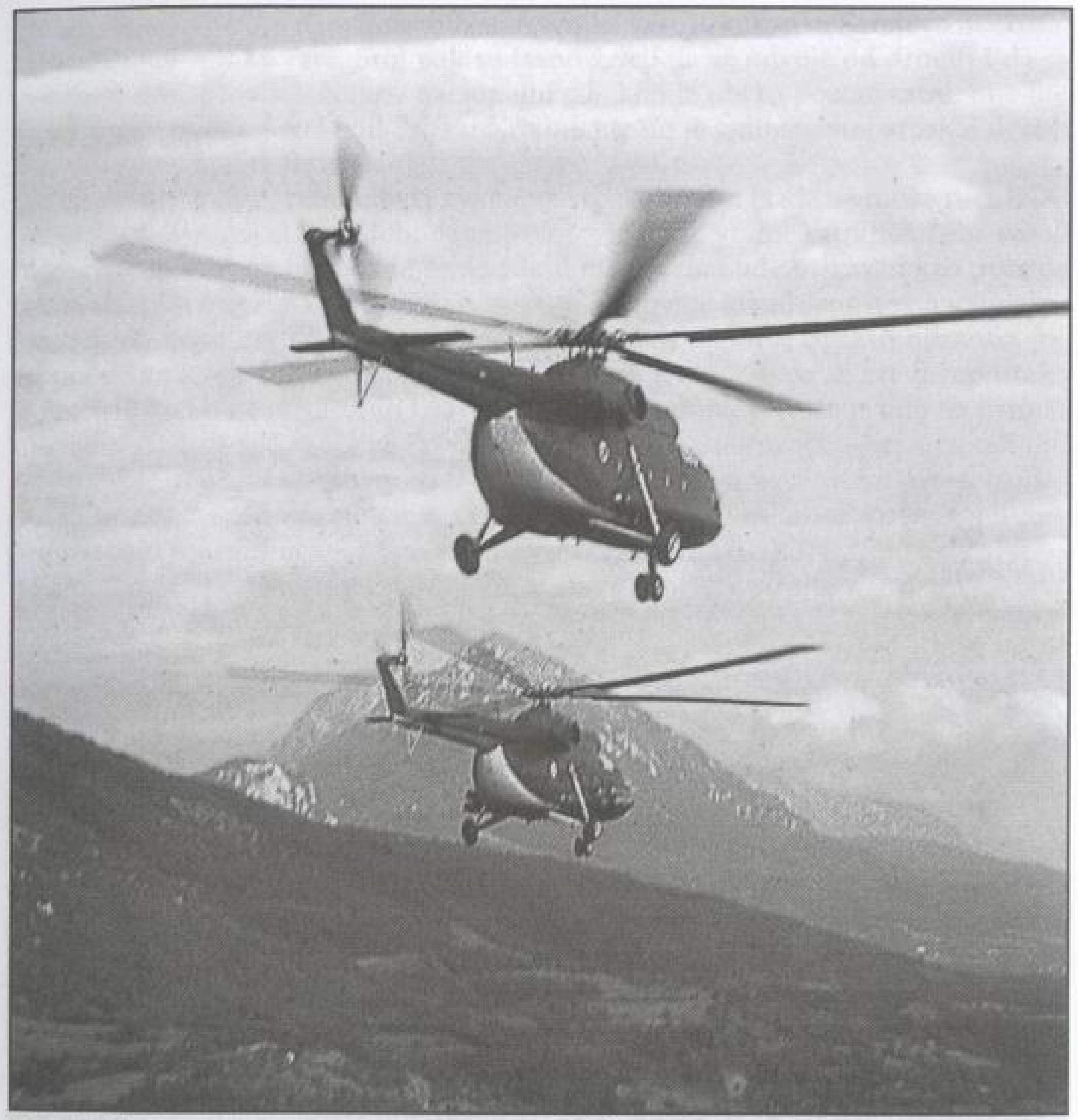
2 *U Dubravama nešto novo*, Narodna armija, 11. septembar 1991, 7; *Muslimanke među doborvoljcima*, isto, 19. mart 1992, 27.

3 Šefko Hodžić, *Vitezovi i huni*, Sarajevo 1996, 13–15. U ovom tekstu: o događajima u selu Lipovac i odnosima sa 200. vb.

4 *Mostar, levo i desno od Neretve*, Narodna armija, 23. januar 1992, 13.



Stajanka 353. izviđačke eskadrile, aerodrom Mostar. Po razbuktavanju rata u Bosni i Hercegovini ova eskadrila prešla je u Lađevce.



U spektakularnim evakuacijama iz opkoljenih objekata u Čapljini i Konjicu, helikopteri Mi-8 odigrali su prvorazrednu ulogu.

s proleća 1992, uticali su na to da ne dođe do formiranja 2. korpusa RV i PVO. Planom reorganizacije bilo je predviđeno da se komanda ovog korpusa smesti u kasarnu «Viktor Bubanj» u Sarajevu. Plan je napušten posle prvih oružanih sukoba na severu Bosne i jedinice su ostale vezane za (ostatak) 5. korpusa. Vojni vrh je u principu slabo procenio čvrstinu vezanosti vlade u Sarajevu za Jugoslaviju. Ipak, neke pripreme su bile izvedene još pre početka rata, pre svega zbog bojazni od slovenačko-hrvatskog scenarija opkoljavanja jedinica. Tako je 240. srednji samohodni raketni puk (2. vo, kasnije u RV i PVO), napustio kasarnu u Lukavici i od 17. marta razmešten na Romaniji, u selu Čavarine – Sokolac.[1]

Borbena dejstva vazduhoplovstva su usledila posle hrvatske invazije na Bosnu i Hercegovinu u noći 26/27. marta kada su njihove snage napredujući na prav-

1 MJRV, k. 61, 240. ssrp PVO.

cu Bosanski Brod–Derventa upale u selo Sijekovac i masakrirale zatečeno srpsk stanovništvo. Već sutradan 204. puk sa 252. lbae je dejstvovo po njihovim snag ma u ovom rejonu i u rejonu Dervente.[1]

Odluka Evropske zajednice o priznanju nezavisnosti BiH od 6. aprila 199 samo je razbuktala oružane sukobe u novoj državi. U Sarajevu su napadnuti a rodromu Butmir i Rajlovac koje su branile jedinice KoV, ali i pripadnici stalno sastava i polaznici Školskog centra RV i PVO i VVA. Osim aerodroma učestvova su u odbrani saobraćajnog čvora u selu Krivoglavci kod Vogošće, Tvornice aut mobila Sarajevo i skladišta Kotorac. Pitomci su štitili vazdušni most kojim su aerodroma Butmir na sigurno evakuisani pripadnici JA i srpski civili koji su n puštali grad. Od 5. aprila avijacija učestvuje u borbama oko Kupresa. Snage JN podržavaju avijacija i helikopteri. U toku borbenih dejstava koja su trajala deset dana, RV je izgubilo jedan Mig-21 izviđačke verzije, a njegov pilot je zarobljen.[2]

Kasnije, kako se rat na ovom prostoru širio, batajnički piloti su dobijali zada ke da dejstvuju u rejonu Dervente, Kladnja, Tuzle, Odžaka, Hadžića, Sarajev Poseban zadatak bilo je dejstvo po skelskim prelazima, koje su hrvatske sna koristile za prebacivanje u Bosnu. Piloti su na licu mesta otkrili da su se ske na hrvatsku stranu vraćale sa civilima, što je otežavalo borbena dejstva. U ovo periodu borbenih dejstava bilo je primera sadejstva lovaca i lovaca-bombarder i kada su *Kurjaci* obeležavali ciljeve za lovce koji su dolazili. U ovim dejstvima 1 aprila oboren je potpukovnik Radoslav Moric, komandir 238. lbae, koji se vraća naoružanim avionom iz Batajnice u svoju jedinicu. Dugo nije razjašnjena sudbi ovog pilota po obaranju aviona od strane hrvatskih snaga, i tek su 2005. u jedn masovnoj grobnici nađeni njegovi posmrtni ostaci. Na zadatku 2. maja u rejo mosta u Slavonskom Brodu, oboren je pilot 126. lae Slobodan Medić. Napav most u drugom zalazu, pogođen je i pao je na bosansku stranu, koju je tada ko trolisalo Hrvatsko vijeće obrane. U zarobljeništvu mu se izgubio svaki trag i d danas se vodi kao nestao.[3] Vazduhoplovna podrška bila je naročito potrebna sprečavanju pokušaja združenih snaga Hrvatske vojske i HVO da preseku Bosn na liniji Posavina – Kupres i tako izoluju tri korpusa kopnene vojske JA raspor đena na delovima BiH i Hrvatske sa većinskim srpskim stanovništvom. Glav pravac napredovanja protivnika vodio je iz Bosanske Posavine prema jugozapad u smeru prostora zapadne Hercegovine koji su kontrolisale hrvatske snage. Gla nina snaga KoV JA nalazila se u RSK i nije mogla da se pravovremeno angažuje zatvaranju pravaca kojima su prodirale protivničke snage. RV i PVO je pokuša da spreči dotur pojačanja i snabdevanje hrvatskih snaga u Posavini rušenjem m sta između Slavonskog i Bosanskog Broda. Iako pogođen sa više pogodaka vod nih raketa zemlja –zemlja, most je samo oštećen jer RV i PVO nije raspolaga sredstvima razorne moći za rušenje armirano-betonske konstrukcije.

U Hercegovini, 6. aprila, avioni 172. brigade dejstvovali su kasetnim bomba po Širokom Brijegu, a tri dana kasnije avijacija je u više navrata tokom dana nad tala i ograničeno napadala ciljeve u zapadnoj Hercegovini. Avijacija je dejstvova

1 B. Dimitrijević, *Kurjaci sa ušća*, 54; Istorija 204. lap za 1992. godinu, spomen-soba 204. lap Batajnica.

2 Davor Marijan, *Smrt oklopne brigade, Prilozi za istraživanje rata za Hrvatsku i Bosnu i Hercegovinu 199 1992*, Zagreb 2002, 83–136. Oboreni avion bio je verzije L-14i (26111), a njime je pilotirao kapetan prve kl Predrag Grandić, koji je kasnije razmenjen sa grupom ostalih zarobljenih pilota (izjava P. Grandića autor

3 B. Dimitrijević, *Kurjaci sa ušća*, 54–55; Istorija 204. lap za 1992. godinu, spomen-soba 204. lap Batajnica.

u borbama u rejonu Čapljine, sela Kruševa, 11, 13. i 15. aprila, a 12. aprila u borbama za položaj Stolovi kada je napala hrvatske snage koje su bile u napredovanju. Od 14. aprila dejstvovala je na području Metkovića (14,19), a posebno posle pada srpskog sela–uporišta Glušci 21. aprila, kada je u širokoj vazduhoplovnoj akciji napadnut veći broj ciljeva u Metkoviću, Čapljini, Širokom Brijegu, Grudama. Predvečernji napad 172. brigade na Metković, u kome je bilo i civilnih žrtava, za hrvatsku stranu bio je *nedvojbeno ratni zločin.* Napadi avijacije na Metković, Opuzen, Ploče, Gabelu ponovljeni su 10, 12, 14, 15. i 18. maja, takođe uz civilne žrtve. Hrvatska strana je za ove događaje, kao i dejstva po skladištu Male Bare, prikupila podatke, mahom od prebeglih pripadnika RV i na druge načine, na bazi kojih su sudovi u Splitu i Dubrovniku osudili neke od pilota u odsustvu, a za nekima izdali poternice. U evakuaciji čapljinske kasarne RV je izgubilo dva aviona, a 24. još jedan. Iz prvog oborenog aviona, 23. aprila, katapultirao se kapetan Goran Pantić,[1] koga su zarobile hrvatske snage. Hrvati su pilota Pantića sproveli kroz razrušeni deo Metkovića, gde ga masa zamalo nije linčovala. U njegovom avionu i tokom isleđivanja Hrvati su došli do imena svih pilota 240. lbae, kao i onih koji su leteli upravo tog dana. O drugom oborenom avionu Jastreb hrvatska strana i dalje ima dilemu o detaljima i imenu pilota, iako su na terenu kod Cerovice pronađeni ostaci aviona. Sutradan u napadima na položaje hrvatskih snaga kod Gradca Neumskog oboren je pilot Nikola Đerfi, komandir 229. lbae, na avionu Galeb G-4.[2]

U ovim dejstvima korišćena je uglavnom visoka šema pri dejstvima, a ustaljenaje bila i upotreba bacača IC mamaca. Osim borbenih letova avijacija je u početnoj fazi rata, ili nad lokacijama uoči samog rata, vršila demonstrativne letove. Aerodromi su pripremljeni za odbranu od napada sa zemlje uz ojačanje jedinicama KoV.

Interesantno je da su se na jednom od poslednjih borbenih letova 252. lbae nad Bosnom, 15. maja, dvojica njenih pilota našli nad samom Tuzlom iz vazduha posmatrajući masakr nad kolonom JNA koja se povlačila iz te varoši. Iako su tražili da dejstvuju, zbog nejasnoća o događajima na tlu naređeno ima je da se vrate u bazu.[3] Iako je 19. maja poslednji pripadnik RV i PVO novoproglašene države SR Jugoslavije napustio tle Bosne i Hercegovine, dejstva RV i PVO trajala su još neko vreme. Poslednji borbeni let nad BiH kod 172. brigade upisan je 21. maja, a kod štabne eskadrile 1. korpusa, 97. i 204. avio–brigade tek 31. maja. Avijacija 204. brigade bila je angažovana u Posavini, a u 97. brigadi tog dana je poslednja Gazela napustila Nevesinje i preletela u Podgoricu. Kako se se snage vazduhoplovstva Vojske Republike Srpske uključile u borbena dejstva tek 27. maja, ovaj produžetak dejstava snaga RV i PVO može se razumeti kao svojevrsna pomoć u borbama koje su se vodile srpske snage, bez obzira na događaje na političkoj pozornici.

Naredna tabela daje pregled letova izvršenih u toku 1992. godine. Ona nije kompletna jer je napisana na kraju godine kada je formacija RV bila drugačija. Za jedinice koje su prestale da postoje, kao što su 105, 107. ap, 117. abr, itd., nema podatka, odnosno njihovi naleti su uvršteni u zbir kod jedinice u koju su ušli posle reorganizacije u leto 1992. Ipak, tabela govori o prirodi angažmana letačkih jedinica RV i PVO. Na bazi ovih nepotpunih podataka može se rekonstruisati aktivnost u borbenim dejstvima tokom 1992. godine.

1 Pantić je sa ostalim zarobljenim pilotima kasnije razmenjen.

2 J. Raguž, *n.d.*, 327–437.

3 B. Dimitrijević, *Kurjaci sa ušća*, 55.

Jedinica	Borbeni letovi	Nalet	Vatrena dejstva	Izvidački letovi	Ostali borbeni letovi	Transport	Sa kog aerodroma je vršeno
204. abr (126,127. lae) 1.1–31.5.92.	65		25	13	27		Batajnica, Bihać
352.iae 1.1–31.5.92.			10	64			Bihać
252. lbae 1.1–31.5.92.	bez podataka						Batajnica, Udbina
172. abr 7. 4–21.5.92.	389	264h	316	23	50		Golubovci
83. lap 4–11.5.92.	32		23	2	7		Bihać
98. abr 1.1–15.5.92.	80		32		48		
787. trhe		830h				198t VTMS, 141t UBC, 13t prehramb 10t san. artik. 5610 avl i 683 čl. porodica 767 vojnika 213 ranjenika 16 posm.ost	Bihać, Pale Kumbor, Petrovac, Zalužani, Batajnica, Udbina
712,714.pohe	535	370h				590 lica	BanjaLuka Batajnica
97.abr 1.1–31.5.92.			29	133	51 2871 trans.	207tVTMS 15389 avl i drugih 6800 vojnika 1708 padob. 240 ranjenika 33 posm.ost	Mostar
Aev/1.ko 1.1–31.5.92.		480 h			1605	72t mat. 2395 putnika 70 ranjenika 14 posm.ost	Batajnica

U borbenim dejstvima u proleće 1992. godine izgubljeno je 7 vazduhoplova RV i PVO a 16 je oštećeno, dvojica pilota su stradala bez svedoka (Moric, Medić), tako da su vođeni kao nestali.[1] Pet pilota (Grandić, Arsovski, Pantić, Đerfi, koji su oboreni i Mićić koji je kidnapovan) nalazilo se u hrvatskom zarobljeništvu do razmene u Nemetinu jula 1992. godine. Iako je vođen kao da je u zarobljeništvu, o kapetanu Mediću se ništa više nije čulo. I posle razmene u Nemetinu, sudbina nekih pilota nije razrešena.[2] Još jedan broj vazduhoplova i letača je izgubljen prvih pet

1 *Slomljeno krilo kapetana Medića*, Politika ekspres, 21. jun 1993,7.

2 *Tajna slomljenih krila*, Politka ekspres, 21. novembar 1994, 5: kapetana Neše Vrangelovskog, Valtera Jurišića, majora Miroslava Milutinovića (oboreni 1991) i pukovnika Radoslava Morica i Slobodana Medića (oborenih

meseci 1992. godine, ali van borbenih dejstava. U toku 1992. godine dezertiralo je 115 starešina (62 podoficira i 53 oficira) iz sastava vazduhoplovnih jedinica.[1]

Ukupno, u operacijama 1991–92, od strane neprijateljske PVO izgubljeno je 9 aviona Jastreb, 6 Migova-21, po tri Galeba G-2 i G-4 i Gazele, dva Mi-8 i jedan Kraguj. Četiri Miga su preleteli hrvatski piloti na drugu stranu, a hrvatske i slovenačke snage zarobile su po jednu Gazela i jedan Mi-8.

7.8. NAPUŠTANJE BOSANSKOG LONCA

Deo vazduhoplovnih jedinica, za koje je procenjeno da ne postoji nužnost zadržavanja na teritoriji Bosne i Hercegovine, sredinom marta 1992. godine premešten je na lokacije u Srbiji i Crnoj Gori. Tako su preostali pitomci 43. klase VVA, posle mučnog doživljaja rata u Zadru, prebazirani u Rajlovac, a od marta 1992. počeli su letačku obuku u 172. puku.[2] Štampa je prenosila dileme u mostarskoj javnosti u vezi sa preseljenjem nekih vojnih i vazduhoplovnih jedinica, kao i glasine o preseljenje fabrike Soko za Srbiju. Spekulacije su samo podgrejavale atmosferu pred sukob koji je bio izvesan.[3] Komanda VVA posle samo šest meseci boravka u Sarajevu dobila je naređenje da se ponovo prebazira. Vazduhoplovno školstvo grupisano je u širem rejonu Beograda. VVA, koja je trebalo da se preformira u LŠC, smeštena je u Žarkovo. Vojna gimnazija «Maršal Tito» napustila je Mostar i spojena je sa Vojnom gimnazijom «Bratstvo–jedinstvo» u Beogradu. Na aerodrom Kovin, koje je u 1992. godini postalo veliko parkiralište suvišnih aviona, prebačene su Utve-75 iz 333. eskadrile, ali su na njemu okupljanje kadra i konsolidacija eskadrile tek počeli u jesen 1992. Doneta je odluka da se 350. raketni puk povuče sa aerodroma Mostar i rasformira, a njegova dva raketna diviziona predislociraju u Beograd i uđu u sastav 250. raketne brigade PVO.[4] Pitomci i nastavnici 16. aprila napustili su objekte školskog centra i otišli na aerodrom Sombor. Preostali pitomci su izvučeni avionom u Beograd 5. i 6. maja. Ostatak je 7. maja krenuo ka Beogradu u koloni šlepera, borbenih vozila i oko 300 privatnih automobila.

U periodu od 22. do 24. aprila aerodrom Bihać je napustila 117. avijacijska brigada. Na aerodrom Ponikve preletela je 124. lae koja je prepotčinjena prištinskom 83. puku. Po preletu u Srbiju, rasformirana je 125. lae, a njeno ljudstvo i avioni su raspoređeni u druge jedinice. 352. izviđačka eskadrila preletela je u Batajnicu 22/23. aprila i od sledećeg dana nalazila se pod komandom 204. avio-brigade.[5] Odlazak jedinica u Srbiju uslovio je da se komanda 5. korpusa rasformira 24. aprila 1992. godine. Do završetka evakuacije, u Bihaću je funkcionisala privremena 5. operativna grupa, koja je koordinirala aktivnosti na aerodromima Bihać i Banjaluka. Sa Romanije je 29. aprila u Novi Sad krenuo 240. ssrp.[6]

1992).
1 MJRV, neregistrovano.
2 *Uzlet prema profesiji*, Narodna armija, 26. mart 1992, 24.
3 *Armija napušta Mostar?*, Borba, 1. april 1992.
4 Nar. NGŠ OS SRJ, 2088-1, s/pov. od 12. maja 1992.
5 Isto.
6 MJRV, k.61, 240. ssrp PVO.



Migovi 352. izviđačke eksadrile po dolasku iz Bihaća, smešteni su na centralnu stajanku u Batajnici.
fotografiji, već se vide nove oznake RV i PVO Vojske Jugoslavije. (M. Micevski)

Posle proglašenja Ustava nove države Savezne Republike Jugoslavije, sn
JNA dobile su naređenje da se povuku iz BiH do 19. maja 1992. godine. Pro
njena politička karta bila je signal za sve snage da uđu u otvoren oružani obrač
JA je istovremeno vodila borbena dejstva i povlačila ljude, deo ratne tehnik
opreme unutar državnih granica SRJ. Jedan od zadataka RV i PVO u Bosni, u t
ove faze rata 1992. godine, bio je pratnja konvoja JNA koji su se povlačili do no
odredišta. Tako je 204. puk sa 252. eskadrilom pratio konvoje jedinica KoV, R
PVO, ali i opreme evakuisane iz fabrika (npr. Soko u Mostaru). Avioni su leteli
kolonama koje su išle drumovima istočne Bosne ka Srbiji.

Od 25. aprila do 11. maja 1992. detaširani delovi 204. brigade i 83. puka
vršavali su borbene zadatke sa aerodroma Bihać. Poslednjeg dana, 11. maja,
12,30 časova, poslednja grupa lovaca odletela je ka Srbiji. Pred samu evakuac
od kapija aerodroma kod sela Željava i na onoj prema Bihaću, pa do same
janke tiskala se kolona civilnih vozila. Porodice vojnih lica, kao u grozdovima
prtljagom sedele su na platformi aerodroma, čekajući evakuaciju. Za to vre
neprekidno je trajao utovar vojnog materijala. Sa strane, po travi stotine vojni
rodom iz Srbije i Crne Gore, čekalo je na svoj let. U evakuaciji sa bihaćkog ae
droma Boing-707 «Kikaš« imao je posebnu ulogu, jer je bio najbrži i najveći
položivi avioni koji je RV i PVO koristilo za ovu akciju. Pored njega sa dopisan
vojnoevidencijskim brojevima leteli su avioni Boing-727 i DC-9 iz JAT-a. Iak
evakuacija tekla bez panike i haosa, očaj je bio karakteristika svih. Konačno,
maja u 6 časova, posle sirena za opštu opasnost, začule su se detonacije. Najve
koja je uništila podzemne objekte, bila je u 7,47 i zatresla je ceo Bihać i okoli
Četiri ulaza u podzemne galerije, pet poletno-sletnih staza i rulne staze razor
su eksplozivom. U funkciji je ostala radarska baza na vrhu Plješevica. U beogr

skim medijima prvo su se pojavile vesti da su hiljade zelenih beretki opkolile ovaj aerodrom, što nije bilo tačno. Aerodrom su preuzele snage krajiške milicije.[1]

Neposredno posle prebaziranja 117. puka na aerodrom Ponikve, 15. maja desio se još jedan slučaj bekstva hrvatskih pilota. Piloti kapetani Selak i Ivandić prebegli su u Hrvatsku sa dva Miga-21. Obojica pilota su prethodno prebacila porodice u Hrvatsku.[2]

Aerodrom Tuzla je napušten 12. maja 1992. godine. U međuvremenu, kolone kamiona i vozila svakodnevno su mučile muku oko provlačenja kroz punktove zelenih beretki i srpskih snaga, kivnih što su ostavljeni od JNA. Padobranci su i ovde obezbeđivali utovar do poslednjeg trenutka evakuacije. Jedan od poslednjih oficira koji su trčali ka pisti da se ukrcaju u avion nosio je pod rukom psa Cigu, ljubimca i maskotu vojnog aerodroma Dubrava. Posle odlaska poslednjeg transportnog aviona PSS je minirana. Kako je *Politika* prenela, serija eksplozija započela je 18. maja *tačno u 15 časova i pet minuta,* pošto je poslednja jedinica JNA odletela helikopterima. Aerodrom je prepušten snagama TO BiH iz Živinica, koje su se pojavile tek dan-dva kasnije.[3] Tuzlanska 399. baza je povučena u Srbiju gde je preformirana u 99. bataljon obezbeđenja avijacije na aerodromu Ečka. Lovačka 129. eskadrila je rasformirana, deo ljudstva i pitomaca koji su u njoj bili na završnom školovanju otišao je Prištinu, gde su predati avioni NL-16, a deo u Batajnicu.[4]

Sa aerodroma Mostar početkom maja prebazirane su eskadrile 97. avio-brigade: 240. lbae je preletela na aerodrom Niš, a zatim je na aerodrom Lađevce između 6. i 13. maja preletela 353. eskadrila. Helikopteri iz 784. ppdhe i 790. trhe su prebazirani u Golubovce, a ostatak 107. puka, 722. pohe, preleteo je na sportski aerodrom Podgorica. Vitalni delovi aerodroma uništeni su 19. maja, da ne bi bili od koristi neprijateljskim snagama koje su potom ušle u objekat.[5] Prema navodima štampe, prilikom evakuacije skladišta RV kod Busovače „vodilo se računa o prioritetima: najpre je izvlačena elektronika i motori, rezervni delovi, da bi zatim borbeni avioni RV i PVO objekte uništili iz vazduha".[6] Služba za informisanje Komande RV i PVO saopštila je 18. maja da nijedna jedinica tog vida vojske nije više bazirana na teritoriji Bosne i Hercegovine.[7]

RV i PVO je u periodu od 25. marta do 12. maja prevezlo je 42.889 građana, 13.540 vojnika, 304 ranjenika, 27 posmrtnih ostataka poginulih u borbenim dejstvima, oko 700 građana stranih država i 2,566 tona tereta.[8] Prevoženje je nastavljeno sve do 19. maja. U tim evakuacijama posebnu ulogu je imao Boing-707, nazvan

1 *Uništen vojni aerodrom u Bihaću*, Politika, 17. maj 1992, 1; *Snažna eksplozaija kao zemljotres*, Politika, 18. maj 1992, 5; *Dinamit – zemljotres pod Plješevicom*, Borba, 19. maj 1992, 5; *Bosna nije Vijetnam*, Intervju, 29. maj 1992, 3–6.

2 *Dva pilota prebegla sa migovima 21 u Hrvatsku*, Politika, 17. maj 1992, 1; *Jedan sleteo u Zagreb drugi u Split*, Politika, 18. maj 1992, 5; *Smenjene odgovorne starešine aerodorma u Užicu*, Politika, 19. maj 1992; B. Priomorac, *Perešin*, 138–140.

3 *Uništen vojni aerodrome Dubrave kod Tuzle*, Politika, 19. maj 1992; *Poslednji put iz Tuzle*, Intervju, 29. maj 1992, 565–57.

4 Prema Nar. NGŠ OS SRJ, 2088-1, s/pov. od 12. maja 1992. u skladu sa povlačenjem snaga JNA iz BiH, 399. vb prebazirana je u Ečku i preformirana u 99. boa. Njen lard je trebalo u Ečki da se rasformira. Videti i: Air War over Bosna Hertzegovina, Air Forces Monthly, December 1992, 25–31.

5 Nar. NGŠ OS SRJ, 2088-1, s/pov. od 12. maja 1992. J. Raguž, *n.d.*, 461.

6 *Avioni bez oznake preleću embargo*, Politika, 24. novembar 1993, 9.

7 *Na teritoriji BiH nema više jedinica RV i PVO*, Politika, 19. maj 1992.

8 *Letovi humanosti*, Narodna armija, 21. maj 1992, 19.

Kikaš, koga je pilotirala posada letača iz JAT-a, na čelu sa kapetanom Stevanom Popovim.[1] U toku evakuacije snaga JNA sa terena BiH bilo je u nekoliko slučajeva upotrebe helikoptera i to u vrlo riskantnim evakuacijama opkoljenih snaga JNA. Po složenosti izdvaja se vrlo uspešna akcija izvlačenja opkoljenih pripadnika JA i civila iz kasarne u Čapljini u popodnevnim satima 23. aprila 1992. godine. Posle vatrene pripreme od strane artiljerije 13. korpusa, usledio je nalet 11 aviona Jastreb, koji su izveli napad. Iako prevladane haosom iznenadne akcije, hrvatske snage su uspele da obore dva aviona. Potom je u kasarnu sletelo osam helikoptera sa padobrancima. Jedan helikopter je lebdeo u vazduhu kao rezerva. U helikoptere je za nekoliko minuta ukrcano oko 180 ljudi, što je sa pratećim vodom padobranaca bilo preko svake norme za ovaj tip, *nakon čega su helikopteri posve neometano od strane hrvatske obrane uzletjeli i napustili vojarnu.* Let do aerodroma Mostar bio je bez posledica.[2] Druga uspešna borbena evakuacija odigrala se 5. maja iz opkoljenog objekta Ljuta kod Konjica. Tada je helikopterima izvučeno 37 vojnika i nekoliko srpskih civila.[3] Helikopteri su evakuisali srpske civile i iz sarajevskih naselja.

Potpuna evakuacija nije bila moguća: ni tehnički, ni fizički, ali ni moralno. Uz to, od 12. maja stvaranjem Vojske Republike Srpske stvorena je kritična masa ljudi koja nije dozvoljavala potpunu evakuaciju jedinica RV i PVO na srpskoj etničkoj teritoriji. Tako novoj vojsci ostaje 24 aviona Orao i Jastreb i 20 helikoptera Gazela, Gama i Mi-8, 238. eskadrile i 111. helikopterskog puka, kao i cela 474. vazduhoplovna baza, 155. raketni puk i 51. bataljon VOJIN. Ostaju i dva vrlo važna vazduhoplovna zavoda Kosmos u Banjaluci i Orao u Rajlovcu. Ove snage formiraće Vazduhoplovstvo i protivvazdušnu odbranu VRS, koje će posle početne konsolidacije krajem maja nastaviti rat.[4]

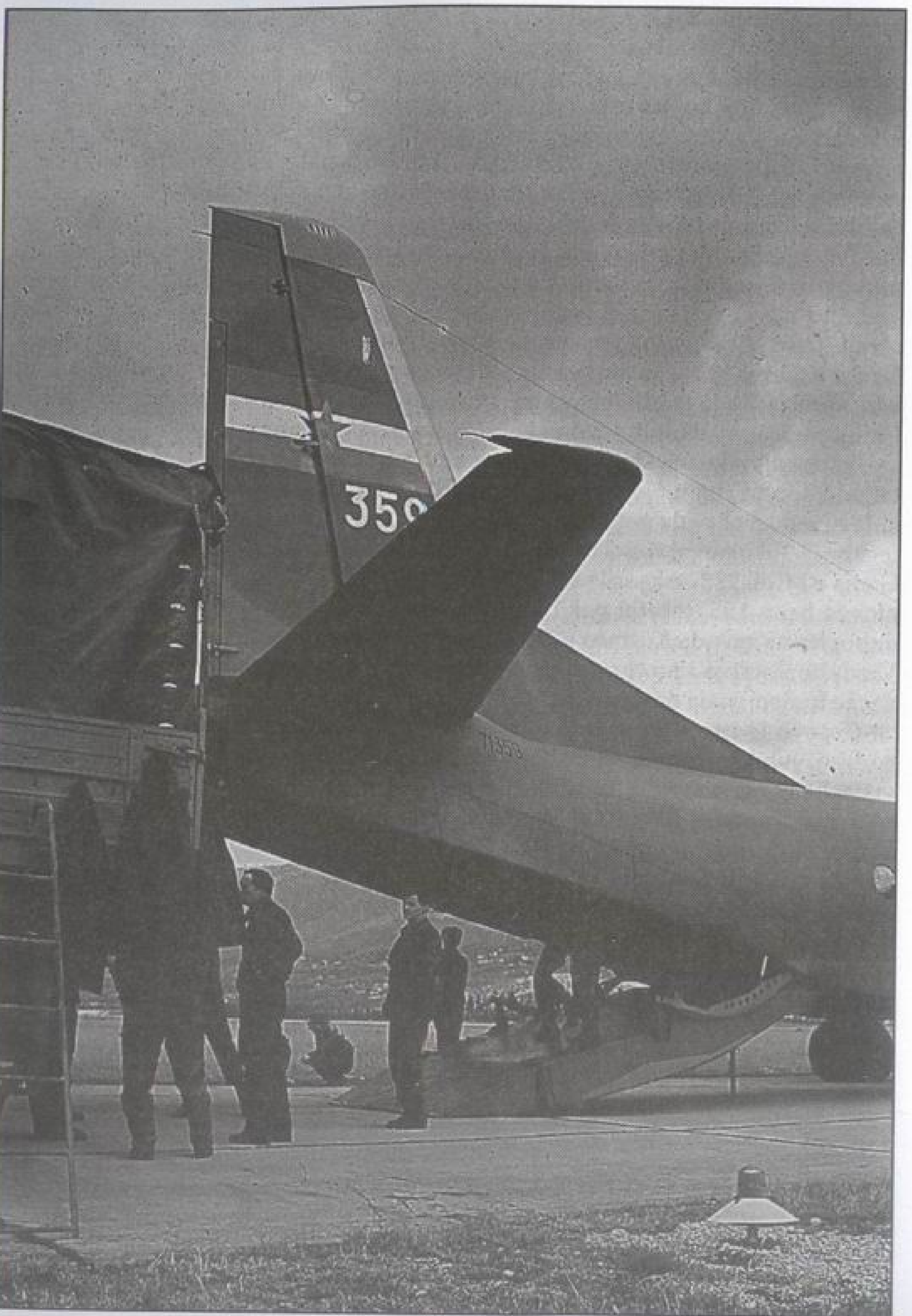
Gotovo je istorijski paradoks da je RV i PVO druge Jugoslavije na svoj 50-godišnji jubilej prestalo da postoji. Rat i nova državna tvorevina SR Jugoslavija, sastavljena od samo dve republike, u mnogome su izmenili izgled, sastav, organizaciju i karakter RV i PVO Vojske Jugoslavije. Ono će postojati u sasvim drugim okolnostima u odnosu na RV i PVO socijalističke Jugoslavije. Iz tog vazduhoplovstva se u toku rata 1991–92. izdvojila većina vazduhoplovaca slovenačke, hrvatske, makedonske i muslimanske nacionalnosti. Oni su u svojim republikama postali osnov novih vazduhoplovstava. Ratnom transformacijom su nastala vazduhoplovstva Republike Srpske Krajine i Republike Srpske (prvobitno Srpske Republike BiH), koja su 1992. započela svoj ratni put.

1 *Pravo iz pakla*, Narodna armija, 21. maj 1992, 34–35.

2 J. Raguž, *n.d.*, 439.

3 *Iz pakla helikopterom*, Novosti, 10. maj 1992, 3.

4 Air War over Bosna Hertzegovina, Air Forces Monthly, December 1992, 25–31; *Forged in War-Dedicated to Peace*, (Mark Nixon), Air Forces Monthly, January 2003, 52–57.



Antonovi dve transportne eskadrile bili su neprestano angažovani u evakuacijama jedinica JNA. Tokom leta 1991. zagrebačka 679. eskadrila prešla je u Batajnicu i odatle operisala tokom rata 1991-2.

Prilog 1

KOMANDANTI JRV–RVI PVO 1945–1992

1) 1944–1946 **France F. Pirc** (Sodražica, Ribnica 1899–1954). Završio oficirsku školu u austrougarskoj vojsci. Prešao u vojnu službu vojske Kraljevine SHS/Jugoslavije, gde je u toku službe završio vazduhoplovne škole. U Aprilskom ratu 1941. godine bio na dužnosti komandanta pred rat neposredno formiranog 2. lovačkog puka u činu pukovnika. U toku borbenih dejstava držao se pasivno i napustio redove Jugoslovenske vojske. Prešao u vazduhoplovstvo marionetske NDH gde je u istom činu bio na službi od 1941. do oktobra 1943, kada je avionom FL-3 preleteo u partizane. Postavljen na dužnost načelnika Vazduhoplovnog odeljenja VŠ NOV i POJ u istom činu, da bi 1. septembra bio unapređen u čin general-majora. Komandant Vazduhoplovstva postao je 29. oktobra 1944. i tu dužnost je vršio do 1. oktobra 1946. U diplomatiji do 1948. godine kada je vraćen u Jugoslaviju. Umro je u rodnom mestu.

2) 1946–1965 **Zdenko M. Ulepič** (Ljubljana 1906–Beograd 1988). Završio Vojnu akademiju vojske Kraljevine SHS/Jugoslavije. Potom završio vazduhoplovnu izviđačku i pilotsku školu. U toku Aprilskog rata kao major komandovao je vazduhoplovnom izviđačkom grupom. U periodu 1941–1943. bio u ratnom zarobljeništvu. Posle kapitulacije Italije u oktobru 1943. priključio se partizanima u Sloveniji. Od 1944. godine na službi u Vazduhoplovnom odeljenju VŠ NOV i POJ kao potpukovnik. Od kraja avgusta 1944. do februara 1945. u SSSR-u predvodio grupu vazduhoplovaca na školovanju kao pukovnik. Od tada vraćen u Jugoslaviju i postavljen na dužnost načelnika štaba GVD. Posle rata 5. avgusta na dužnosti načelnika Štaba vazduhoplovstva JA, a od 1. oktobra 1946. na dužnosti komandanta vazduhoplovstva. Na dužnosti komandanta vazduhoplovstva neprekidno do 30. aprila 1965, u kojoj je unapređen u čin general-majora (1945), general-lajtnanta (1947) i general-pukovnika (1956). U periodu 1962–1965. vršio i dužnost pomoćnika DSNO za RV i PVO. Penzionisan aprila 1966. godine.

3) 1965–1970 **Viktor F. Bubanj** (Fužine, Rijeka 1918–Beograd 1972). Završio srednju školu, posle čega je postao aktivan član Komunističke partije. Krajem 1940. godine završio je Školu rezervnih oficira -pilota u Pančevu i u sastavu jedne izviđačke eskadrile učestvovao u Aprilskom ratu 1941. godine. Novembra iste godine pristupio partizanskom pokretu na području primorsko-goranske oblasti gde je 1944. komandovao brigadom. Upućen je na školovanje u SSSR 1944, odakle se vraća septembra 1945. kao politički komesar 1. jugoslovenskog/254 lovačkog puka. Unapređen je u čin general-major 1948. godine. Bio je komandant 37. vazduhoplovne divizije, 3. avio-korpusa (na toj dužnosti unapređen u general-potpukovnika 1955), načelnik vazduhoplovno-štabne uprave KRV, pomoćnik komandanta RV i PVO za pozadinu. Od 30. aprila 1965. do 5. januara 1970. u činu general-pukovnika komandovao je RV i PVO i ujedno bio pomoćnik DSNO (SSNO) za RV i PVO. Od 5. januara 1970. do smrti 15. oktobra 1972. bio je načelnik Generalštaba JNA.

4) 1970–1972 **Milan M. Simović** (Vitkovac, Kraljevo 1917– Beograd 1988). Do Drugog svetskog rata završio vazduhoplovnu podoficirsku školu u Petrovaradinu i bio pilot u činu narednika. Stupio u partizanske redove novembra 1941. i posle mesec dana postao član Komunističke partije. U stroju na formiranju 1. proleterske brigade. Bio na raznim komandnim položajima zaključno sa komandantom 1. vazduhoplovne baze aprila 1944. Od formiranja Štaba vazduhoplovstva 29. oktobra 1944. načelnik Personalnog odeljenja i vršilac dužnosti političkog komesara. Posle rata slušalac Više vazduhoplovne akademije u SSSR, načelnik i odeljenja Komande JRV, komandant 37. vazduhoplovne divizije, načelnik štaba 3. avio-korpusa, direktor Jugoslovenskog aerotransporta, načelnik IV uprave KRV, pomoćnik komandanta RV i PVO za pozadinu, načelnik štaba Komande RV i PVO. U periodu od januara 1970. do jula 1972. bio je komandant RV i PVO i ujedno pomoćnik SSNO za RV i PVO. Zatim na dužnostima u SSNO do penzionisanja. Unapređen u čin general-majora 1957, general-potpukovnika 1959, a u general-pukovnika 1970. Umro je u Beogradu.

5) 1972–1979 **Enver H. Ćemalović** (Mostar 1920–1995). Pre Drugog svetskog rata završio srednju školu u Zagrebu, gde je postao član komunističke omladine (SKOJ). Završio školu za rezervne oficire-pilote u Pančevu. Član KPJ od oktobra 1941, a u partizanima od proleća 1942. Bio je komesar bataljona, odreda i brigade, da bi po stupanju u vazduhoplovstvo postao politički komesar 42. vazd. jurišne divizije (1945). Posle rata bio je komesar 2. (37.) vazd. jurišne divizije, slušalac KŠA-vazduhoplovnog fakulteta, komandant 29. vazd. jurišne divizije, načelnik i uprave KRV, komandant 5. vazduhoplovnog korpusa, načelnik štaba Komande RV i PVO i od jula 1972. do juna 1979. komandant RV i PVO. U čin general-majora unapređen 1959, general-potpukovnika 1965. i general-pukovnika 1973.

6) 1979–1981 **Stevan A. Roglić** (Kragujevac 1921–). Pre rata radnik, član KP od 1938, u partizanima od 1941. na raznim komandirskim i komandantskim dužnostima. Završio je vazduhoplovnu školu u SSSR-u, jugoslovensku VVVA, a kasnije kurs za viši kadar PVO u SSSR-u. Komandovao je 250. raketnim pukom PVO, 11. divzijom PVO, bio je načelnik štaba i komandant 1. vazduhoplovnog korpusa. Zatim na dužnosti zamenika načelnika Generalštaba za RV i PVO. Bio je komandant RV i PVO od 12. juna 1979. do 1. jula 1981. kada mu je prestala aktivna služba u JNA.

7) 1981–1985 **Slobodan M. Alagić** (Stikada, Gračac 1925–). Pre Drugog svetskog rat đak. Stupio u partizane 1942. U ratu i do kraja četrdesetih na dužnostima političkog komesara. Završio VVU i VVVA. Komandovao je 81, 107. i 185. vazduhoplovnim pukom, 97. avijacijskom brigadom, potom na dužnosti načelnika štaba i komandanta 5. vazduhoplovnog korpusa. Bio je na dužnosti zamenika načelnika Generalštaba za RV i PVO, a zatim komandant RV i PVO od 1. jula 1981. do 16. avgusta 1985.

8) 1985–1991 **Anton M. Tus** (Bribir, Crikvenica 1931–). Pristupio partizanima 1944. godine, a član KP postao 1947. Završio 4. klasu ŠAOA, kao *Titov pitomac* (drugi u rangu). Komandovao je eskadrilom, 204. lovačkim pukom, 15. divizijom PVO, 5. vazduhoplovnim korpusom. Na dužnosti zamenika načelnika Generalštaba za RV i PVO, sa koje prelazi na mesto komandanta RV i PVO od 16. avgusta 1985. do jula 1991. Završio Ratnu školu sa 16. klasom i Vazduhoplovnu vojnu akademiju Gagarin u SSSR-u. Bio je član Centralnog komiteta SKJ. Penzionisan 8. jula 1991, kako je sam izjavio "zbog protivljenja uplitanju vojske u političku sferu." Odmah zatim se stavio na raspolaganje novim vlastima u Hrvatskoj. Bio je načelnik Glavnog stožera Zbora narodne garde i Hrvatske vojske od njegovog osnivanja 22. septrembra 1991. Posle razmimoilaženja sa predsednikom Hrvatske Franjom Tuđmanom, 22. novembra 1992, postao savetnik predsednika RH do početka 1996. godine. Živi u Zagrebu kao penzionisani general-armije Hrvatske vojske.

9) 1991-1992 **Zvonko M. Jurjević** (Slavonski Brod 1934) Završio pilotsku školu 1954. godine. Takođe, završio Školu narodne odbrane sa 22. klasom u činu potpukovnika. Bio na dužnostima nastavnika letenja, komandira odeljenja, eskadrile, komandanta 172. i 185. lbap (š). Potom načelnik štaba 1. vazduhoplovnog korpusa, načelnik Vazduhoplovne vojne akademije, komandant 5. korpusa RV I PVO, načelnik štaba Komande RV i PVO, potom Zamenik načelnika štaba OS SFRJ za RV i PVO. Komandovao vidom od 14. juna 1991. do januara 1992. godine Penzionisan marta 1992. godine. Živi u Beogradu

10) 1992 **Božidar M. Stefanović** (Kragujevac 1933)U profesionalnoj sluzbi u JNA je od 1. novembra 1952. godine. Završio Vazduhoplovnu vojnu akademiju, kao i Ratnu školu Školu narodne odbrane sa 19. klasom u činu potpukovnika. Bio na dužnostima komandira eskadrile, komandanta 117. lovačkog puka, glavnog inspektora RV I PVO. Potom načelnik štaba i komandant 11. divzije PVO, zatim 1. korpusa RV I PVO. Komandovao RV I PVO od jula 1992. do 1993. godine. U čin general-potpukovnika unapređen decembra 1988. Penzionisan 1993. godine. Živi u Beogradu

POLITIČKI KOMESARI

1945–1951, 1952–1953 **Milija Stanišić** (Vinići, Danilovgrad 1921–). Do pristupanja partizanskom pokretu jula 1941. završio dve godine medicinskog fakulteta u Beogradu, gde je postao član KP. U partizanima prošao dužnosti od komesara čete do komesara divizije, a u periodu jun–avgust 1945. i komesara 5. armije. Postavljen za političkog komesara vazduhoplovstva 1. avgusta 1945. Na toj dužnosti do ukidanja komesara u JNA juna 1953, sa prekidom zbog bolovanja šest meseci 1951–1952. godine. Na drugim vazduhoplovnim dužnostima do penzionisanja novembra 1966. U čin general-majora unapređen 1947, a u čin general-potpukovnika 1962. godine. Posle penzionisanja aktivno se bavio publicistikom.

1951–1952 **Dušan Korać** (Mrčajevci, Čačak 1920–). Kao radnik Vojno-tehničkog zavoda u Kragujevcu postao član Komunističke partije 1940. U partizanskom pokretu od leta 1941, u okviru kojeg je prošao dužnosti od komesara čete do komesara divizije. U posleratnom periodu politički komesar na nivou armije i vojne oblasti kopnene vojske. Od 1. septembra 1951. do 20. februara 1952, u činu general-majora, bio politički komesar JRV umesto obolelog generala Stanišića. Potom ponovo obavljao visoke vojne dužnosti u kopnenoj vojsci do penzionisanja.

Prilog 2
VAZDUHOPLOVI U UPOTREBI 1942–1992

BREGEUT 19 B2	1942, 1945	1+1
POTEZ 25A2	1942, 1945	1+1
FLEET TRAINER	1943	1
CAPRONI CA-311M	1943–1945	4
FIESELER FI 156C STORCH	1943, 1945–1958	1+10
SAIMAN 200	1943–1945	
AVIA FL-3	1943, 1945	1-5
BUCKER BU-131 JUNGMAN	1943–1948	20+
DORNIER DO-17E-1	1943, 1945	1+1
ZMAJ FIZIR FP-2	1944–1946	15
JUNKERS JU-52/3M/AAC 1 TUCAN/	1944–1964	8
BUCKER BU 181 BESTMAN	1944–1953	10+
FIESELER FI 167A-0	1944–1949	4
BUCKER BU-133 JUNGMAISTER	1944–1956	5
BENEŠ-MRAZ BE-51	1944–1945	6
MORANE-SAULINIER MS 406	1944–1945	6
FIAT G50BIS	1944–1945	1+
POLIKARPOV PO-2	1944–1959	120
JAKOVLJEV JAK 1M	1944–1950	103
JAKOVLJEV JAK 3	1944–1957	71
JAKOVLJEV JAK 9T	1944–1950	16
JAKOVLJEV UJAK-7	1944–1946	3
JAKOVLJEV UJAK-9	1944–1960	68[1]
JAKOVLJEV UT-2	1945, 1947–1956	1+15
ILJUŠIN IL-2 TIP 3 ŠTURMOVIK	1944–1955	270
ILJUŠIN UIL-2	1944–1955	36
GOTHA GO-145	1944–1945	1
de HAVILLAND DH 60G-III MOTH	1945	1
JUNKERS JU-87B-2 ŠTUKA	1945–1946	1
DORNIER DO-17 Z	1945	1
MESERŠMIT BF 109G	1945–1947	15
DORNIER DO-17 K	1945–1946	3
DORNIER DO-17 M	1945–1946	1
CAPRONI CA 313G	1945–1950	7
BRISTOL/IKARUS BLENHEIM MK I	1945–1946	1

1 Osamnaest originalnih, zatim 34 prepravljanih u Ikrarusu od 1947. nadalje i 15 prepravljenih u fabrici Soko Mostar od 1953.

PERCIVAL PROCTOR MK 3	1945–1948	2
AVRO ANSON MK XI	1945–posle 1954	1
DE HAVILLAND DH 82 TAJGER MOT	1945–1948	24
NORODYN HARVARD MK IIB	1945–1960	10
SUPERMARINE SPITFIRE MK VC	1945–1952	18
SUPERMARINE SPITFIRE MK IXC	1945–1952	3
HAWKER HURRICANE MK IVRP	1945–1952	19
FAIRCHILD UC-61 ARGUS	1945	1
JUNKERS JU 87D STUKA	1945	1
FOCKE WULF FW 190 A-8	1945	1
DOUGLAS C-47/DC-3B	1945–1952	6
DFS 230	1945	1
JUNKERS JU-W-34Hi	1945–1952	2
SAVOIA MARCHETTI S.79-I	1945–1946	1
ROGOŽARSKI R-100	1945–1946	6
PVT	1945–1947	2
FIZIR FN	1945–1948	15
CONSOLIDATED B-24 LIBERATOR	1945–1946	1
LOCKHEED P-38L-5 LIGHTNING	1945–1947	1
NORTH AMERICAN P-51D MUSTANG	1945	(1)
(ARADO AR 96)	1945	1
LISUNOV LI-2/LI-3	1945–1959/1970	11
ŠČERBAKOV ŠČE-2	1945–1953	6
PETLJAKOV PE-2FT	1945–1954	123
PETLJAKOV UPE-2	1945–1954	9+6[1]
JAKOVLJEV UT-2M	1945–1956	30
IKARUS AERO-2B	1946, 1948–1959	30
IKARUS 211	1947–1951	1
JAKOVLJEV JAK 9D/M	1947	47
KAB 11 FAZAN	1947–1959	30
BENEŠ-MRAZ K-65A ŠČAP	1947–1959	14
JAKOVLJEV JAK 9P	1947–1957	40
ZLIN 381	1948–1959	28
MESERSCHMIT BF 109G2/6/10	1948–1952 (1954[2])	53
MESERSCHMIT BF 109G-12 UME	1948–1952 (1954[3])	6+3[4]
IKARUS AERO-2C	1948–1959	80
UTVA 251 BC3 TROJKA	1948	1
UTVA 212	1948–1959	61
UTVA 213	1948–1961	197
IKARUS 231	1948–1951	1
IKARUS 232 PIONIR	1948–1952	2

1 Modifikovanih u Jugoslaviji.
2 Preostalih 25 posle povlačenja iz operativne upotrebe rashodovani 1954.
3 Preostalih 6 posle povlačenja iz operativne upotrebe rashodovani 1954.
4 Modifikovani u Jugoslaviji.

IKARUS AERO-2D/DE	1949–1959	67+14
IKARUS AERO-2E	1949–1959	1
IKARUS AERO-2F KOMARAC	1949–1959	25
IKARUS AERO-2H	1949–pre 1959	4
IKARUS AERO-2BE	1949–1958	39
IKARUS S-49A	1949–1957	46
IKARUS 214 PROTOTIP	1949	1
IKARUS 215	1951–1957	1
IKARUS 451	1951–1957	2
IKARUS 920	1951–	1
IKARUS 214	1951 (1958)–1967	20
AVRO ANSON T MK I	1951–1959	6
AVRO-CANADA ANSON MK V	1951–1959	2
AIRSPEED AS 10 OXFORD MK I–II	1951–1959	3+2
SHORT SEALAND	1951–1962	2
DE HAVILLAND MOSQITO NF MK38	1951–1960	60
DE HAVILLAND MOSQITO FB MK6	1951–1963	77
dE HAVILLAND MOSQITO T MK3	1951–1963	3+8[1]
REPUBLIC F-47D THUNDERBOLT	1951–1961	150
IKARUS S-49C	1952–1961	112
IKARUS 451M	1952–1959	1
LOCKHEED T-33A	1953–1977	25
REPUBLIC F-84G THUNDERJET	1953–1974	230
IKARUS 452M	1953	1
DOUGLAS C-47	1953–1976	34
DE HAVILLAND DH 104 DOVE IIB	1953–1970	2
JAKOVLJEV JAK 23	1953	1[2]
MIG 15	1953	1[3]
WESTLAND S-51 MK IB	1954–1967	10
DE HAVILLAND OF CANADA DHC 2 BEAVER	1954-1974	3
IKARUS S 451M ZOLJA	1954–1963	1
IKARUS/SOKO 522	1954–1978	112
UTVA AERO-3A/B	1955–1970	110
IKARUS KURIR	1955–1972	146
HIDROKURIR	1955–1963?	1
LOKHEED RT-33A	1955–1975	22
CANADAIR CL-13 MK4/F-86E SABRE	1956–1971	121
IKARUS J-451MM STRŠLJEN I	1956–1960	1
ILJUŠIN IL-14P	1956–1972	1
WESTLAND S-55 (HAR 1,2,4?)	1957–	1
IKARUS Š-451MM MATICA	1957–1962	1

1 Modifikovani u Jugoslaviji.
2 Oba aviona preletela iz susednih socijalističkih zemalja i bila na ispitivanju u VOC-u.
3 Oba aviona preletela iz susednih socijalističkih zemalja i bila na ispitivanju u VOC-u.

IKARUS T-451MM STRŠLJEN II	1957–1963	1
FOLLAND GNAT MK I	1958–1963	2
DOUGLAS DC-6B	1958–1973	2
AGUSTA BELL 47 G/J	1960–1967	7
WESTLAND (SOKO) S-55 MK-5	1960–1975	37
WESTLAND (SOKO) S-55 MK-7	1960–1975	6
MIL MI-4	1960–1977	24
LOCKHEED TV-2	1961–1974	70
NORTH AMERICAN F-86D SABRE	1961–1974	130
SOKO G-2 GALEB (N-60)	1961 (1965)–1999	135
MIKOJAN MIG 21F-13 (L-12)	1962–1980	41
SOKO KRAGUJ (J-20)	1962–1994	43
UTVA 60AF	1964–1974	6
UTVA 60H	1964–1974	6
SOKO J-1 JASTREB (J-21)	1965 (1970)–1994	120/103
MIKOJAN MIG 21U (NL-12)	1962–1994	18
UTVA 66 (V-51)	1966 (1971)–1999	74+
MIKOJAN MIG 21PFM (L-14)	1962–1994	36
ILJUŠIN IL-18D	1967–1975	2
ZLIN Z-526M/F (N-61)	1968–1988	18
MIKOJAN MIG 21R (L-14i)	1968–2004	12
AEROSPATIALE SA-3160 ALOUETTE III	1968–1994	2
MIL MI-8 (salon, sanitet) (HT-40)	1968–>	93
SUD AVIATTION CARAVELLE VI N	1969–1978	1
WSK V-2 (MIL MI-2) (HT-41)	1969–1989	15
MIKOJAN MIG 21M/MF (L-15, L-15M, L-15I)	1970–>	31+10
MIKOJAN MIG 21U (NL-14)	1970–1994/7	8
SOKO J-2 JASTREB (IJ-21)	1971 (1973)–1994	38/40
JAKOVLJEV JAK-40	1971–>	6
UTVA 66H (V-52)	1971–1979	6
ANOTNOV AN-12B	1972–1989	2
AEROSPATIALE SA-341H/G GAZELLE (H-42)	1973–	18+3
SOKO NJ-21 JASTREB	1974(1976)–1994	21/18
KAMOV KA-25PL (HP-43)	1974–1999	6
SOKO J-22 ORAO (prototip)	1974–1983	1
BOEING B-727 200	1975–1983	2
LOCKHEED TT-33	1975–1983	8
DORNIER DO-28 D-2	1975–>	2
SOKO INJ-22 ORAO	1976–>	1+9
ANTONOV AN-2	1976	2
WSK PZL AN-2TD	1977–>	6
ANTONOV AN-26 (T-70)	1977–>	18
GATES LEARJET 25D	1976–1994/5	2
UTVA 75 (V-53)	1976 (1980)–>	139+3

MIKOJAN MIG 21BIS, BIS-K (L-17)	1976–>	100
MIKOJAN MIG 21US/UL (NL-16)	1976–>	27
SOKO G-4 GALEB (N-62)	1978 (1982)–>	75
SOKO GAZELA (H/HO/HS/HN/HI-42)	1979–>	100
AMD-BA FALCON 50	1980–1994/5	2
MIL MI-14 PL (HP-44)	1980–1999	4
SOKO IJ-22 ORAO	1981–>	26
CANADAIR CL-215	1981–1994	5
SOKO J-22 ORAO	1984–>	57
UTVA LASTA (N-63)	1985–	2+6
UTVA 76	1985–	1
SOKO NJ-22 ORAO	1986–>	21
SOKO SA-342 (H-45/HN 45)	1986–>	65
MIKOJAN MIG-29UB (NL-18)	1987–>	2
MIKOJAN MIG-29 (L-18)	1987–>	14
KAMOV KA-28 (HP-46)	1987–2000	2
BOEING 707-342C	1991–1997	1
MDD DC-9	1991–1992	
BOEING 727-200	1991–1992	1

Prilog 3
FORMACIJA JRV DECEMBRA 1949.

KOMANDA JRV[1] – Zemun

03. iap – Pančevo, 117. lap – Zemun, 119. ap (tra) – Zemun, 322. pv – Zemun, 333. atehb – Batajnica,
595. natb – Ečka, trenažna esk. KJRV – Pančevo, 122. hao – Divulje, Padobranski kurs – Novi Sad,
Vazduhoplovni opitni centar – Zemun, Vazduhoplovnomedicinski institut – Zemun, Dom JRV –Zemun,
Vazduhoplovnovojno-tehničko učilište i škola – Rajlovac, Vazduhoplovna vojna škola specijalista –
Kraljevo,Vojnopolitička škola – Pančevo, Vazduhoplovna oficirska škola (sa 185. mešovitim ap – Ljubljana),
Vojno-islednі zatvor A tipa – Zemun, domovi i klubovi
r (auto) 162 – Zemun, 166 (motorska) – Kneževac, 170 (avio) –Zemun i 195 (veze) – Zemun,
s 3 – Zemun

21. mešovita avijacijska divizija – Zemunik
ao, 97. bap i 204. lap – Zemunik
29. jurišna avijacijska divizija – Niš
ao i 81. jap – Niš, 107. jap – Leskovac
32. bombarderska avijacijska divizija – Pleso
ao, 88. bap, 109. bap i 715. iae – Pleso, 184. (noćni) bap –Banja Luka
37. jurišna avijacijska divizija – Lučko
ao, 96. jap i 138. jap – Lučko, 111. jap – Cerklje
39. lovačka avijacijska divizija – Skoplje
ao, 94. lap, 116.l ap i 198. lap – Skoplje
44. lovačka avijacijska divizija – Cerklje
ao, 83. lap i 172. lap – Cerklje
Vazduhoplovno vojno učilište – Mostar
ao – Mostar, 101. lap(š) – Titograd, 104. ap (š) – Mostar i jurišna esk – Mostar

34. vazduhoplovno-tehnička komanda – Zagreb
rtb: 151 – Pleso, 181 – Pleso, 184 – Cerklje, 200 – Banja Luka,
257 – Lučko, 258 – Pula, 465 – Ljubljana, 474 – Cerklje;
55. dPAO – Pleso, vs 7 – Volinje, 10 – Vel. Gorica, 16 – Zagreb, 21 – Volinje, 25 – Cerklje,
r 116(auto) – Zagreb, 168 (motorska) – Banja Luka, 154 (avio) –Velika Gorica; vazd. odmaralište – Viltuš
41. vazduhoplovno-tehnička komanda – Skoplje
rtb: 75 – Skoplje, 103 – Skoplje, 161 – Niš, 165 – Skoplje, 201 – Leskovac, 72. dPAO – Skoplje,
s 5 – Đeneral Janković, 6 – Jemenske Stene,12 – Kraljevo, 15 –Vitanovac, 18 – Skoplje, 27 – Niš,
r 56 (auto/zemaljska) – Skoplje i 167 (avio) – Skoplje
33. vazduhoplovno-tehnička komanda – Mostar
rtb: 84 – Zemunik, 130 – Titograd, 171 – Mostar, 208 –Zemunik, 423 – Mostar/Nikšić,
s 11 i 19 – Mostar, 30 – Titograd; vr 26(auto) – Mostar, 163 (avio) – Mostar i 169 (motorska) – Rajlovac
38. vazduhoplovno-tehnička komanda – Novi Sad
rtb: 63 – Batajnica, 177 – Batajnica, 191 – Zemun, 285 – Novi Sad, 399 – Pančevo;
s 13 – Vrdnik, 14, 20 – Novi Sad, 24 – Novi Sad, vr 46 – Novi Sad, 161 – Novi Sad

Iako je predviđena formacija JRV upisana u knjige kod III uprave 24. jula 1949, dogradnja formacije formiranjem 21. divizije i 138, 172, 198. i 204. puka izvršena je tek početkom decembra 1949, a formiranje III avio-korpusa tek u 1950. godini. Tako da smo se odlučili da navedemo formaciju JRV na dan 10. decembra 1949, prema dokumentaciji Komande JRV (Muzej JRV neregistrovano).

Prilog 4
BROJNO STANJE U JEDINICAMA VAZDUHOPLOVSTVA NA DAN 20. DECEMBRA 1955.

3. vazduhoplovni korpus

184. puk: 19 (-5) MK-38; 2 (-1) MK-3

eskadrila III vak: 2 C-47; 1 Anson I; 2 Roda; 1 (-1) Zlin

eskadrila V vo: 7 (-7) Fazan; 4 (-1) Po-2B; 2 (-1) Roda; 1 Po-2

21. divizija: šao: 1 Oksford; 1 Po-2; 2 Po-2B

83. puk: 16 (-4) F-84G; 5 (-4) T-33; 2(-2) F-47D

97. puk: 14 (-4) MK-6; 5 (-2) MK-38; 6 (-2) MK-3

172. puk: 16 (-5) F-84G

122. hao: 2(-2) Silend; 2 Biver, 3 (-2) Aero-2H; 2 S-51

32. divizija: šao: 1 213-3; 1 Po-2B

40. puk: 24 (-13) S-49C

88. puk: 25 (-12); 6 (-5) MK-38; 1 (-1) MK-3

109. puk: 10 (-3) S-49C

te: 7 (-1) UJAK-9; 4 (-4) S-49C; 1 (-1) 212

37. divizija: šao: 3 (-2) Po-2B; 1 (-1) Roda

96. puk: 21 (-15) F-47D

111. puk: 23 (-10) F-47D

138. puk: 14 (-10) F-47D

te: 9 (-9) 212; 5 (-2) 213-3; 4 (-4) 213; 2 (-2) Harvard

7. vazduhoplovni korpus

103. puk: 22 (-4) RT-33A; 4 (-1) MK-38;

119. puk: 17 (-3) C-47; 6 (-1) Ju-52; 2 Li-2; 1 (-1) Li-3; 4 Avson mk V; 1 Anson mk I; 2 DH-104

27. hel. eskadrila: 8 (-2) S-51

eskadrila VII vak sa eskadrilom KJRV: 4 Roda; 8 (-1) Zlin

eskadrila I vo: 4 (-1) Fazan; 6 Po-2B

29. divizija: šao: 2 (-10) Aero –2C; 2 (-1) Aero-2D; 1 (1-) Aero-2 DE; 1 (-1) Po-2: 1 (-1) Roda

81. puk: 19 (-10) F-47D

107. puk: 24 (-6) S-49A; 3 Aero-2C; 2 (-1) 213-3; 1 (-1) UJAK-9

150. puk: 19 (-9) F-47D; 1 (10) Harvard

te: 11 (-9) F-47D; 3 (-3) Aero-2C; 2 213-3; 1 (-1) 213; 1 212; 1 (-1) Aero-2-DE; 1 Zlin

39. divizija: šao: 3 Ziln

94. puk: 16 (-2) F-84G

116. puk: 24 (-9) S-49C

198. puk: 16 (-3) F-84G; 6 (-2) T-33

te: 3 (-1) UJAK-9; 4 (-1) S-49C; 11 212; 7 (-4) Aero 2C, 1 Aero 2D;

eskadrila III vo: 6 (-1) Fazan; 4 Po-2B; 2 Po-2

44. divizija: šao: 4 (-1) Zlin

117. puk: 17 (-8) F-84G; 2 T-33;

204. puk: 17 (-5) F-84G; 2 (-1) T-33

Letački školski centar- šao: 13 Aero-2BE; 9 213; 5 (-1) Aero-2D; 5 Aero-2DE; 3 (-2) 213-3; 1 Roda; 1 Oksford; 1 (-1)Biker Jugmajster

101. puk- 1 Aero-2DE

104. puk- 66 (-37) 213-3; 33 (-18) 213; 1 Aero-2BE; 1 (-1) Zlin

105. puk: 30 (-7) Aero-2C; 10 (-4) Aero-2B; 5 (-2) Aero-2D; 5 (-2) Aero-2DE; 3 (-3) Aero-2 BE

185. puk: 35 (-11) Jak-3; 28 (-10) UJAK-9; 20 (-12) Jak-9P; 1 Aero-2BE

eskadrila VII vo: 5 Po-2B, 5 (-1) Fazan; 2 Aero-2BE; 1 Po-2

VAŠ- 5 Aero 2BE; 1 Zlin

CZP- 13 (-5) F-84G, 9 (-3) T-33

VOC- 1 F-84G; 3 F-47D; 5 (-3) S-49C; 1 Il-2, 1 (-1) 451; 1 (10) 451M; 1 (-1) 451-M-SL; 2 213; 4 (-1) 213-3, 1 (-1) 522, 1 (-1) 214, 1 (-1) 215, 1 Aero-2BE, 1 Aero-3/2, 1 Fazan, 1 (-1) Roda, 1 (-1) Kurir.

U spisku nisu avioni koji su se u tom trenutku nalazili u remontnim zavodima i fabrikama na opravkama.

Komanda Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane – Zemun

Komanda stana RV i PVO – Zemun

321. bataljon veze A – Nedžarići

322. bataljon veze A – Novi Sad; (čv – Zemun)

99. četa vojne policije A – Zemun

333. inžinjerijski bataljon A – Pančevo

170. obaveštajni centar – Zemun

Prilog 5
RATNO VAZDUHOPLOVSTVO I PROTIVVAZDUŠNA ODBRANA NA DAN 27. JUNA 1991.

160. vazduhoplovna tehnička baza – Pančevo
672. automobilski nastavni centar – Kovin (razija sve četiri autočete za KRV i korpuse)
975. vazduhoplovno-nastavni centar – Sombor
676. protivpožarna avijacijska eskadrila – Zemunik
684. automobilska četa R
786. helikopterska eskadrila za vezu R
Vazduhoplovnoopitni centar– Batajnica
Vazduhoplovnomedicinski centar– Batajnica
63. padobaranska brigada A
138. transportna avijacijska brigada B – Batajnica
675. mešovita transportna av. eskadirla – Batajnica
678. mešovita avijacijska eskadrila – Batajnica
890. transportna helikopterska eskadrila – Batajnica

1. korpus RV i PVO Beograd–Banjica
Komanda stana (vod VP, auto-vod)
204. lovački avijacijski puk – Batajnica
126. lovačka avijacijska eskadrila – Batajnica
127. lovačka avijacijska eskadrila – Batajnica
97. avijacijska brigada – Divulje
240. lovačkobombarderska avijacijska eskadrila – Mostar
252. lovačkobombarderska avijacijska eskadrila –Batajnica
353. izviđačka avijacijska eskadrila – Mostar
784. protivpodmornička eskadrila – Divulje
790. transportna helikopterska eskadrila – Divulje>Mostar
250. raketna brigada PVO – Batajnica
1. raketni divizion – Mladenovac
2. raketni divizion – Smederevo
3. raketni divizion – Batajnica
4. raketni divizion – Pančevo
5. raketni divizion – Jakovo
6. raketni divizion – Zuce
1. raketno-tehnički divizion – Sremčica
2. raketno-tehnički divizion – Zuce
1. puk VOJIN – Banjica
20. bataljon VOJIN – Stari Banovci
61. bataljon VOJIN – Split
130. vazduhoplovna baza B – Rajlovac
171. vazduhoplovna baza – Mostar (sa lard PVO), u R još i 72. čoa R i 93. boa R
177. vazduhoplovna baza – Batajnica (sa lard PVO) , u R još i 10. i 64. boa R
399. vazduhoplovna baza – Tuzla, (sa lard PVO) u R još i 63. i 86. čoa R
500. vazduhoplovna baza – Divulje
210. bataljon veze – Banjica
1. dopunska avijacijska eskadrila R – Batajnica
376. autombilska četa R
Objekat 909 – Beograd – Straževica

3. korpus RV i PVO- Niš
Komanda stana (vod VP, auto-vod)
83. lovački avijacijski puk – Priština
123. lovačka avijacijska eskadrila – Priština
124. lovačka avijacijska eskadrila – Priština
98. avijacijska brigada – Skopski Petrovac
241. lovačkobombarderska avijacijska eskadrila – Skopski Petrovac
247. lovačkobombarderska avijacijska eskadrila – Skopski Petrovac
354. izviđačka avijacijska eskadrila – Lađevci

119. avijacijska brigada – Niš
677. transportna avijacijska eskadrila – Niš
787. transportna helikopterska eskadrila – Niš
712. protivoklopna helikopterska eskadrila – Lađevci
714. protivoklopna helikopterska eskadrila – Niš
450. raketni puk PVO – Skopski Petrovac
1. raketni divizion – Skoplje
2. raketni divizion – Petrovac

3. raketni divizion – Ćojlije
4. raketni divizion – Skoplje
1. raketno-tehnički divizion – Ćojlije
3. puk VOJIN – Niš
31. bataljon VOJIN – Kraljevo
58. bataljon VOJIN – Podgorica
161. vazduhoplovna baza – Niš (sa lard PVO), u R još i 74. čoa R
165. vazduhoplovna baza – Skopski Petrovac (sa lard PVO), u R još i 147. čoa R
285. vazduhoplovna baza – Lađevci (sa lard PVO), u R još i 87. boa R
423. vazduhoplovna baza – Golubovci (sa lard PVO), u R još i 30. čoa R
492. vazduhoplovna baza – Priština, u R još i 85. boa R
492. laki artiljerijsko raketni puk PVO – Priština
3. centar EIO – Niš
112. bataljon veze – Niš
359. inžinjerijski bataljon – Lađevci
3. dopunska avijacijska eskadrila R – Niš
643. automobilska četa R

5. korpus RV i PVO-Zagreb
Komanda stana (vod VP, auto-vod)
82. avijacijska brigada – Cerklje
237. lovačkobombarderska avijacijska eskadrila – Cerklje
238. lovačkobombarderska avijacijska eskadrila – Cerklje
351. izviđačka avijacijska eskadrila – Cerklje
111. avijacijska brigada – Pleso
679. transportna avijacijska eskadrila – Pleso
780. transportna helikopterska eskadrila – Pleso
711. protivoklopna helikopterska eskadrila – Lučko
713. protivoklopna helikopterska eskadrila – Pleso
117. lovački avijacijski puk – Bihać
124. lovačka avijacijska eskadrila – Bihać
125. lovačka avijacijska eskadrila – Bihać
352. izviđačka avijacijska eskadrila – Bihać
155. raketni puk PVO – Kerestinec
1. raketni divizion – Cerklje
2. raketni divizion – Karlovac
3. raketni divizion – Sisak
4. raketni divizion – Zabok
1. raketno-tehnički divizion
350. raketni puk PVO – Vrhnika
1. raketni divizion – Šent Vid
2. raketni divizion – Ljubljana Polje
3. raketni divizion – Logatec
4. raketni divizion – Postojna
1. raketnotehnički divizion – Vrhnika
5. puk VOJIN – Kerestinec
51. bataljon VOJIN – Željava/Bihać
91. bataljon VOJIN – Vrhnika
84. vazduhoplovna baza – Zemunik (sa lard PVO)
151. vazduhoplovna baza – Pleso (sa lard PVO), u R još i 18. boa R i 96. čoa R
200. vazduhoplovna baza – Bihać – Klek, u R još i 67. boa R, 236 i 62. čoa R
200. laki artiljerijsko raketni puk PVO – Bihać – Klek
258. vazduhoplovna baza – Pula (sa lard PVO), u R još i 81. i 243. čoa R
474. vazduhoplovna baza – Cerklje (sa lard PVO), u R još i 27. boa R i 88. čoa R
5. centar EIO – Velika Buna
289. bataljon veze – Kerestinec
379. inžinjerijski bataljon – Zagreb
5. dopunska avijacijska eskadrila R – Pleso
672. automobilska četa R

Vazduhoplovna vojna akademija – Zemunik
105. lovačkobombarderski avijacijski puk (š) – Zemunik
249. lovačkobombarderska avijacijska eskadrila – Zemunik
251. lovačkobombarderska avijacijska eskadrila – Zemunik
333. avijacijska eskadrila – Zemunik
107. mešoviti avijacijski puk (š) R – Mostar
782. helikopterska eskadrila – Mostar
172. lovačkobombarderski avijacijski puk (š) – Podgorica
239. lovačkobombarderska avijacijska eskadrila – Podgorica
242. lovačkobombarderska avijacijska eskadrila – Podgorica
185. lovačkobombarderski avijacijski puk (š) – Pula
129. lovačka avijacijska eskadrila – Pula
229. lovačkobombarderska avijacijska eskadrila – Pula

Komanda vJA (1945–1947), JRV (1947–1959) i

Prilog 6
JEDINICE RV i PVO 1942–1992.

Komanda RV i PVO (1959–2002). Formirana 1945. sa operativnim nivoom armije, u njenom sastavu su vazd. divizije i vazd. oblasne/tehničke komande. Od 1950. formira se prvi a od 1953. i drugi korpus, koji preuzimaju divizije, zone i samostalne jedinice pod svoju komandu. U periodu 1959–1964, uveden sistem pet vazduhoplovnih komandi. Od 1964. do 1986. godine u okviru ovog vida nalaze se dva korpusa, dve divizije PVO, jedna brigada za podršku RM i samostalne jedinice. U 1986. godini vid organizovan u tri korpusa. Posle formiranja Vojske Jugoslavije, naredbom od 9. juna 1992. prelazi se na organizaciju dva korpusa (vazduhoplovni i PVO).

VP 43018 do 1948, a zatim 8115 (ratna vp 10257, rj 3553) Zemun.

A) ZDRUŽENE JEDINICE

1) Korpusi u JNA (1950–1959; 1964–1992)

3. mešoviti avijacijski korpus od 1953: **3. vazduhoplovni korpus** (VP 3780, ratna 10713, broj rj 4596) – formiran (u toku 1950) prema naredbi od 24. jula 1949. i sa komandom u Zagrebu. U njegov sastav ulaze 21, 32. i 37. vazduhoplovna i 34. vazduhoplovno-tehnička divizija (kasnije zona). Uglavnom zadržavajući isti sastav postojao je do sredine 1959. Tada je prema planu Drvar rasformiran po naredbi od 27. juna 1959. Komandanti: Vlado Matetić, Viktor Bubanj.

7. vazduhoplovni korpus (VP 6540) – formiran u skladu sa nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. odnosno KJRV od 22. februara 1953. sa komandom u Zemunu. U njegov sastav ulaze 29, 39. i 44. vazduhoplovna divizija i 48. vazduhoplovna zona. Uglavnom zadržavajući isti sastav postojao je do sredine 1959. Tada je prema planu Drvar rasformiran po naredbi od 27. juna 1959. Komandant: general Božo Lazarević.

1. vazduhoplovni korpus (VP 7833) – formiran prema naredbi od 8. maja 1964, u okviru reorganizacije Drvar 2. Korpus je nastao preformiranjem 1. vazduhoplovne komande i pripajanjem drugih jedinica na istoku države. U njegov sastav ulaze jedinice na aerodromima Batajnica, Lađevci, Niš, Skoplje, Priština... Sa komandom u Zemunu, prema nar. od 25. decembra 1967. prelazi u Niš. Po naredbi iz februara 1986. preimenovan u 3. korpus RV i PVO. Komandanti: Dušan Vlaisavljević (1964–68), Ljubiša Ćurguz (1968–73), Stevan Roglić (1973–78), Borivoje Petkov (1978–84), Miloš Bajčetić (1984–86)

5. vazduhoplovni korpus (VP 5551) – formiran prema naredbi od 8. maja 1964, u okviru reorganizacije Drvar 2 sa komandom u Zagrebu. Korpus je nastao preformiranjem 5. vazduhoplovne komande i pripajanjem drugih jedinica na zapadnoj strani države. U njegov sastav ulaze jedinice na aerodromima Pleso, Lučko, Cerklje, Bihać, Pula i Zemunik. Od februara 1986. nosi naziv **5. korpus RV i PVO**. Svojom teritorijom pokrivao severozapadno vojište do kraja postojanja. Jedinice 5. ko u borbenim dejstvima od kraja juna 1991. U toku borbenih dejstava, septembra 1991. komanda 5. ko prešla na aerodrom Bihać (prema nar. od 30. oktobra 1991) teritorijalna nadležnost i sastav se postepeno smanjivali zbog napuštanja jedinica RV teritorije Slovenije i Hrvatske. Komanda i jedinice korpusa trebalo je da formiraju 2. korpus RV i PVO, međutim do šire realizacije ovog naređenja nije došlo. Korpus (pominje se i kao 5. OG) prestao da postoji 12. maja 1992, povlačenjem snaga iz BiH, a njegove jedinice ušle delom u sastav VRS, odnosno VJ. Komandanti: Viktor Bubanj (1964–70), Enver Ćemalović (1970–72), Radoje Ljubičić, Slobodan Alagić, Anton Tus, Čedomir Kovačević (1981–83), Nikola Benić (1983– jun 85), Đorđije Zvicer (zastupa k-ta jun 1985 – poč. 1986), Zvonko Jurjević (1986–87) Živan Mirčetić (1987–1990), Marjan Rožič (1990–1991), Ljubomir Bajić (2. jul 1991–1992)

1. korpus RV i PVO (VP 9513, rvp 10225, rj 2281). U skladu sa novom trojnom organizacijom korpusa formiran 28. februara 1986, nastao preformiranjem 11. divizije PVO sa komandom na Banjici–Beograd. U njegov sastav ušle sve jedinice na centralnom vojištu, i to u vazduhoplovnim garnizonima: Batajnica, Tuzla, Rajlovac, Mostar, Divulje i delom Zemunik. Jedinice 1. ko u borbenim dejstvima od kraja juna 1991. Usled borbenih dejstava deo jedinica korpusa napuštao garnizone i prebazirao do maja 1992. na teritoriju SR Jugoslavije. Njegova komanda preformirana juna–avgusta u Korpus PVO VJ. Komandant: general Božidar Stefanović

3. korpus RV i PVO– (VP 7833). Po naredbi za formiranje tri korpusa na nivou RV i PVO, nastao februara

1986. preimenovanjem od 1. VaK. Korpus je pokrivao jugoistočno vojište (vazd. garnizoni Niš, Skoplje, Priština, Lađevci, Golubovci). Neke jedinice 3. ko u borbenim dejstvima od kraja juna 1991. upućivane kao ispomoć drugim korpusima. Po naređenju od 20. januara 1992. u sastavu 2. korpusa RV i PVO trebalo je da je rasformiran. Juna 1992. rasformiran a njegova komanda transformisana u Vazduhoplovni korpus VJ. Komandanti: general Marko Kulić (1986–1991), Ljubiša Veličković (1991–92)

2. korpus RV i PVO – formiran naredbom SSNO, 20. januara 1992. Trebalo je da se formira od preostalih jedinica 5. ko RV i PVO, koje su se povukle na teritoriju Srpske Krajine ili u Bosnu i Hercegovinu, kao i od jedinica 1. korpusa koje su bazirale u Crnoj Gori i BiH. Komanda korpusa u Rajlovcu (vp 3408, rvp 13462, rj 7350). U ratnoj realnosti 5. ko je nastavio funkcionisanje do sredine maja 1992.

2) Vazduhoplovne komande 1959–1964

1. vazduhoplovna komanda (VP 7833) – formirana u skladu sa novom organizacijom RV i PVO, prema planu Drvar, 27. juna 1959. Nastala preformiranjem 44. vazduhoplovne divizije, sa komandom na a. Batajnica. Obuhvatala jedinice na aerodromima Batajnica i Zemun. Prema planu reorganizacije RV Drvar 2, preformirana 2. maja 1964. u 1. vazduhoplovni korpus. Komandant: Nikola Lekić

3. vazduhoplovna komanda (VP 2644) – formirana 23. novembra 1959. u skladu sa novom organizacijom RV i PVO, a prema planu Drvar, od 27. juna 1959. Nastala preformiranjem 39. vazduhoplovne divizije, sa komandom na a. Skopski Petrovac. Obuhvatala jedinice na skopskom i niškom aerodromu. Rasformirana prema planu reorganizacije RV Drvar 2, a njene jedinice ušle u sastav 1. vazduhoplovnog korpusa. Komandant: Dušan Vlaisavljević

5. vazduhoplovna komanda (VP 5551) – formirana u skladu sa novom organizacijom RV i PVO, prema planu Drvar, 27. juna 1959. Nastala preformiranjem 32. vazduhoplovne divizije, sa komandom na a. Pleso. Obuhvatala jedinice na aerodromima Pleso i Cerklje. Prema planu reorganizacije RV Drvar 2, preformirana 2. maja 1964. u 5. vazduhoplovni korpus. Komandant: Radoslav Jović

7. vazduhoplovna komanda (VP 7525) – formirana u skladu sa novom organizacijom RV i PVO, prema planu Drvar, 27. juna 1959. Nastala preformiranjem 37. vazduhoplovne divizije, čija je komanda prebazirala sa aerodroma Cerklje u Rajlovac. Obuhvatala jedinice na aerodromima Rajlovac i Tuzla. Prema planu reorganizacije RV Drvar 2, rasformirana 2. maja 1964. Komandant: Svetozar Radojević

9. vazduhoplovna komanda (VP 1776) – formirana u skladu sa novom organizacijom RV i PVO, prema planu Drvar, 27. juna 1959. Nastala preformiranjem 21. vazduhoplovne divizije, čija je komanda prešla sa a. Zemunik na a. Mostar. Obuhvatala jedinice na ta dva aerodroma i u hidrobazi Divulje. Prema planu reorganizacije RV Drvar 2, rasformirana 2. maja 1964. Komandant: Radoje Ljubičić

3) Divizije PVO 1964–1986

11. divizija PVO (VP 7710) – formirana 25. jula 1966, preformiranjem 1. zone PVO. Komanda divizije u Beogradu (Banjica) i nadležna za PVO istočnu polovinu države. Sastavljena od 1–2 lovačka puka, 1–2 raketna puka, 1 puk VOJIN i drugih manjih jedinica. U toku postojanja bila samostalna pa potčinjena 1. VaK-u, prema nar. iz novembra 1976, koja je izvršena 1978. i do 1986. u sastavu ovog korpusa. Njena komanda februara 1986. preformirana u 1. ko RV i PVO. Komandanti: Ljubiša Ćurguz (25. jul 1966– avgust 1968), Stevan Roglić (avgust 1968– 29. jun 1970), Bojan Savnik (29. jun 1970– septembar 1971), Radovan Srećković (septembar 1971– 26. jun 1972), Ismet Kulenović (26. jun 1972– 27. septembar 1976), Aleksa Ristić (27. septembar 1976– oktobar 1979), Branko Gajević (oktobar 1979–7. septembar 1981), Božidar Stefanović (7. septembar 1981–28. februar 1986)

15. divizija PVO (VP 1572) – formirana 25. jula 1966, preformiranjem 5. zone PVO. Komanda divizije u Plesu a prema nar. od 13. juna 1969. u Zagrebu; nadležna za PVO zapadne polovine države. Sastavljena od 1 lovačkog puka, 1–2 raketna puka, 1 puka VOJIN i drugih manjih jedinica. U toku postojanja bila samostalna i potčinjena 5. VaK-u. Njena komanda februara 1986. preformirana u 1. ko RV i PVO. Komandanti: Đuro Prilika, Aleksandar Bračun, Anton Tus, Nikola Benić, Nikola Maravić, Živan Mirčetić

13. divizija PVO (VP 7843, rvp 11080, rj 4161) – formirana po naređenju od 20. januara 1968, sa komandom u Skoplju. Samostalna / pod. 1.VaK. U njenom sastavu 1 lovački puk, bataljon VOJIN i manje jedinice. Nije uspela da se razvije u jedinicu jačine ostalih divizija PVO. Rasformirana, prema nar. od 14. septembra 1972, u toku 1973, a njenu ulogu preuzela 83. avio-brigada. Komandant: Ismet Kulenović

B) VAZDUHOPLOVNE JEDINICE

1) Vazduhoplovne divizije 1944–1959

11. vazduhoplovna lovačka divizija– formirana 29. decembra 1944. u okviru sovjetske 236. lovačke divizije, čija je sredstva potpuno preuzela maja 1945.

Sastojala se od 111. 112. i 113. lovačkog puka. U prvoj posleratnoj reorganizaciji vazduhoplovstva avgusta 1945. preformirana u 1. vazduhoplovnu mešovitu diviziju u Skoplju. Komandant: Arsenije Boljević, politički komesar: Ljubiša Ćurgus

42. vazduhoplovna jurišna divizija – formirana decembra 1944. u okviru sovjetske 10. gardijske jurišne divizije, čija je sredstva potpuno preuzela maja 1945. Sastojala se od 421, 422. i 423. jurišnog puka. U prvoj posleratnoj reorganizaciji vazduhoplovstva avgusta 1945. preformirana u 2. vazduhoplovnu mešovitu diviziju u Zagrebu. Komandant: Jevrem Bjelica, politički komesar: Enver Ćemalović

1. vazduhoplovna divizija (VP 71264; **mešovita** 1945–1947, **jurišna** 1947–1948) –formirana prema naređenju od 3. avgusta 1945. od 11. vld, sa komandom u Skoplju, a od 1947. u Nišu. U prvom sastavu divizije 111, 421. i 554. avijacijski puk. Prema preformaciji sredinom 1948. preimenovana u 29. vazduhoplovnu jurišnu diviziju. Komandanti: Arsenije Boljević, Mirko Šćepanović, Ilija Zelenika; Politički komesari: Ljubiša Ćurguz, Dragoman Radojčić

2. vazduhoplovna divizija (VP 33578; **mešovita** 1945–1947, **jurišna** 1947–1948) – formirana prema naređenju od 3. avgusta 1945. od 42. vjd, sa komandom u Zagrebu. U prvom sastavu divizije bili su sledeći pukovi: 113, 422. i 423. avijacijski puk. Prema preformaciji sredinom 1948. preimenovana u 37. vazduhoplovnu jurišnu diviziju. Komandanti: Jevrem Bjelica, Viktor Bubanj; Politički komesari: Enver Ćemalović, Stane Bobnar

3. vazduhoplovna lovačka divizija (VP 87153) – formirana prema naređenju od 3. avgusta 1945. sa komandom u Mostaru. U sastavu divizije 112. i 254. avijacijski puk. Zbog krize na severozapadu države, divizija se preselila u Novi Sad (proleće 1946), Ljubljanu (leto–jesen 1946), zatim se ponovo vraća u Mostar (zima 1946–1947), I ponovo odlazi preko Novog Sada za Ljubljanu (1947) i Cerklje (1947–1948). Avioni divizije oborili su dva američka transportna aviona C-47 u avgustu 1946. nad severozapadnom Slovenijom. Prema preformaciji sredinom 1948. preimenovana u 44. vazduhoplovnu jurišnu diviziju. Komandanti: Petar Radević, Hinko Šoić; Politički komesari: Milutin Omazić, Svetozar Radojević

4. vazduhoplovna bombarderska divizija (VP 14828) – formirana prema naređenju od 3. avgusta 1945. sa komandom u Somboru. U prvom sastavu divizije bili su sledeći pukovi: 41. i 42. a od 1947. godine i 43. avijacijski puk. Prema preformaciji sredinom 1948. preimenovana u 32. vazduhoplovnu jurišnu diviziju. Komandanti: Božo Lazarević, Sava Poljanec; Politički komesari: Radoje Ljubičić, Drago Vuković, Ljubiša Ćurguz

Vazduhoplovna školska divizija – trebalo je da bude formirana u okviru Vazduhoplovnog vojnog učilišta sa komandom u Pančevu i da objedini sva četiri školska puka. Pominje se samo u jesen 1945.

5. vazduhoplovna lovačka divizija (VP 46217) – formirana aprila 1947. od dva izdvojena lovačka puka (111, 113) sa komandom u Skoplju, radi lovačke zaštite južnog fronta. Prema preformaciji sredinom 1948. preimenovana u 39. vazduhoplovnu jurišnu diviziju. Komandanti: Petar Radević, Ilija Zelenika

1a) Vazduhoplovne divizije posle preimenovanja 1948

29. vazduhoplovna divizija (VP 1375, rvp 11287, rj 1599; **jurišna** 1948–1954, **lovačko-bombarderska** 1954–1959) – nstala preimenovanjem 1. vjd. Komanda divizije u Nišu, u sastavu 81, 107. i 150. avio-puk i 161. vb. Samostalna do 1953, kada ulazi u sastav 7. vak. Prema planu Drvar od 27. juna 1959. divizija rasformirana do kraja te godine, a njene jedinice ušle u 3. vak-du. U skladu sa nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvijala 615. aev i aov za potrebe 9. armije KoV (od 1950. 13. korpusa). Komandanti: Ilija Zelenika, Enver Ćemalović; Politički komesar do 1953: Dragoman Radojčić

32. vazduhoplovna divizija (VP 5551; **bombarderska** 1948–1957, **lovačka** 1957–1959) – nastala preimenovanjem 4. vbd. Komanda divizije u Somboru (1948) a zatim u Borongaju, prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. u Plesu do rasformiranja. U sastavu 40, 88. i 109. avio-puk i 151. vb. Samostalna do 1950, kada ulazi u sastav 3. vak. Prema planu Drvar od 27. juna 1959. preformirana u 5. vak-du. Komandanti Sava Poljanec, August Cajnko, Radoslav Jović; Politički komesari do 1953: Ljubiša Ćurguz, Ivan Dolničar, Novak Matijašević

37. vazduhoplovna divizija (VP 7525; ratna vp 12509, broj rj 1656; **jurišna 1948–1954, lovačko-bombarderska** 1954–1959) – nastala preimenovanjem 2. vjd. Komanda divizije u Borongaju (Zagreb) 1948–1951, a potom u Cerklju 1951–1959. U sastavu divizije 96, 111. i 138. avio-puk i 474. vb. Samostalna do 1950, kada ulazi u sastav 3. vak. Prema planu Drvar od 27. juna 1959. komanda divizije preformirana u 7. vak-du u Rajlovcu, a preostale jedinice ušle u sastav 5. vak-de. U skladu sa nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvijala aov za potrebe 12. armije KoV (od 1950 – 11. korpusa). Komandanti: Viktor Bubanj, Vladimir Bakarić, Zlatko Predavec, Milan Simović, Svetozar Radojević; Politički komesari do 1953: Enver Ćemalović, Veljko Ražnatović

39. vazduhoplovna divizija (VP 2644, ratna vp 11007, rj 2357); **lovačka** 1948–1952; **lovačko-bombarderska** 1953–1959) – nastala preimenovanjem 5. vld u Skoplju. Samostalna do 1953, kada ulazi u sastav 7. vak. U sastavu 94, 116. i 198. puk, kao i 161. vb. Prema planu Drvar od 27. juna 1959. divizija preformirana u 3. vak-du. U skladu sa nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvijala aov za potrebe 8. armije KoV (od 1950 – 19. korpusa). Komandanti: Ilija Zelenika, Petar Radević, Nikola Lekić, Ilija Zelenika; Politički komesari do 1953: Krsto Bosanac, Radoje Ljubičić, Aco Babić

44. vazduhoplovna divizija (VP 7833; ratna vp 12877, broj rj 1689; **lovačka** 1948–1953; **lovačko-bombarderska** 1953–1957) – nastala preimenovanjem 3. vld u Cerklju, gde bazira 1948–1949, zatim prelazi u Zemun (1949–1951) i potom u Batajnici, od 1951. do rasformiranja. Samostalna do 1953, kada ulazi u sastav 7. vak. U sastavu 103, 117. i 204. puka, kao i 177. vb. U skladu sa nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvijala aov za potrebe 10. armije KoV (u 1950 – 23. korpusa). Prema planu Drvar od 27. juna 1959. divizija preformirana u 1. vak-du. Komandanti: Hinko Šoić, Mihajlo Nikolić, Nikola Lekić (1953–1959); Politički komesari do 1953: Svetozar Radojević, Alojz Tencer

21. vazduhoplovna mešovita divizija (VP 1776) – formirana 29. novembra 1949, u sklopu proširenja formacije JRV. Samostalna do 1950, kada ulazi u sastav 3. vak. U sastavu divizije 83, 97. i 172. puk, kao i 84. vb. Prema planu Drvar od 27. juna 1959. divizija preformirana u 9. vak-du u Mostaru. Komandanti: August Cajnko, Blažo Kovačević, Radoslav Jović, Milan Tojagić, Stanislav Perhavc; Politički komesari do 1953: Vukota Radović, Pero Žarković

2) Avijacijski pukovi – brigade

2a) formirani 1944 – 1948

1. jugoslovenski vazduhoplovni lovački puk (1. iugoslavski istrebitelni aviacioni polk) – formiran 14. oktobra 1944. u lovačkom učilištu u Krasnodaru (SSSR), od jugoslovenskih–partizanskih vazduhoplovaca. Po završetku obuke naoružan lovcima Jak-3 i prebazirao u Jugoslaviju, na a. Zemun 14. septembra 1945. Dva dana kasnije preimenovan u 254. vlp. Komandant: Petar Radević

422. vazduhoplovni jurišni puk (VP 36354) – formiran 4. decembra 1944. u Novom Sadu, u okviru sovjetskog 166. gšap-a. Osamostaljen potpuno od sovjetskog dubljorstva u maju 1945. Naoružan avionom tipa IL-2. Ratna baziranja: Novi Sad – Klenak – Mađarmečke – Pleso (od 25. maja 1945. nadalje). Bio u sastavu 42. vjd, zatim 2. vjd od avgusta 1945. do preformiranja 1948. kada je preimenovan u 111. jurišni puk. Komandanti: Krsta Lakićević, Hinko Šoić, Predavec, Milan Aćimović

423. vazduhoplovni jurišni puk (VP 37275) – formiran 9. decembra 1944. u Rumi, u okviru sovjetskog 167. gšap-a. Osamostaljen potpuno od sovjetskog dubljorstva u maju 1945. Naoružan avionima tipa Il-2. Ratna baziranja: Ruma – Gospođinci – Bački Brestovac – Ilinovac – Velika Gorica/ Pleso – Ljubljana (od 28. maja 1945) a nešto kasnije vraćen na Pleso gde dalje bazira. Bio u sastavu 42. vjd, zatim 2. vjd od avgusta 1945. do preformiranja 1948. kada je preimenovan u 96. jurišni puk. Komandanti: Milan Malnarić, Milan Marjanović, Blažo Kovačević, Aleksandar Radičević, Vlado Bakarić, Ilija Zelenika, Luka Popov, Luka Stojanović Muratov

113. vazduhoplovni lovački puk – (u periodu 1947–1948: VP 46217/?) Formiran 15. decembra 1944. u Rumi, u okviru sovjetskog 267. iap-a. Osamostaljen potpuno od sovjetskog dubljorstva u maju 1945. Naoružan lovcima tipa Jak-1m i kasnije Jak-3. Ratna baziranja: Ruma – Bački Brestovac – Ilinovac–Velika Gorica/ Pleso. U Ljubljani od 18. maja 1945. Puk bazirao u leto 1946. u Cerklju. U martu 1947. prebazira za Skoplje, a zatim od 18. juna od 21. septembra 1947. bazira u Tirani u Albaniji. Bio u sastavu 11. vld, zatim 2. vd od avgusta 1945. do aprila 1947, zatim u sastavu 5. vld (april 1947–1948). U sklopu reorganizacije 1948. preimenovan u 116. jurišni puk. Komandanti: Miljenko Lipovšćak, Nikola Cvikić, Ljubo Kojić, Spasen Zarevski; Politički komesari: Drago Đuričković Đuro Savić, Miloš Milikić

421. vazduhoplovni jurišni puk (VP 36942) – formiran 20. decembra 1944. u Laćarku, u okviru sovjetskog 165. gšap-a. Osamostaljen potpuno od sovjetskog dubljorstva u maju 1945. Naoružan avionima tipa Il-2. Ratna baziranja: Laćarak– Krnješevci – Zemun – Nadalj – Bački Brestovac – Sombor–Laćarak, sa posebnom avio-grupom u Rajlovcu u maju 1945. Od 28. maja 1945, u Skoplju, a kasnije 1945. prelazi u Niš gde bazira na dalje. Bio u sastavu 42. vjd, zatim kratko u 11. vld i po njenom formiranju u 2. vjd od avgusta 1945. do preformiranja 1948. kada je preimenovan u 107. jurišni puk. Komandanti: Dušan Božović, Dimitrije Kovačević; Politički komesar: Vinko Sever

111. vazduhoplovni lovački puk (u periodu 1947–1948: VP 46217/?) – formiran 25. decembra 1944. u Novom Sadu, u okviru sovjetskog 117. giap-a. Osamostaljen potpuno od sovjetskog dubljorstva u maju 1945. Naoružan lovcima tipa Jak-1m i kasnije Jak-3, zatim od 1947. i sa Jak 9, a od 1948. sa Jak-9P. Ratna baziranja: Novi Sad – Kupusina kod Sombora. Prelazi u Skoplje od 15. maja 1945. Bio u sastavu 11. vld, zatim 1. vd od avgusta 1945. do aprila 1947. zatim u sastavu 5. vld (april 1947–1948). U sklopu reorganizacije 1948. preimenovan u 94. jurišni puk. Komandanti: Ljubomir Popadić, Mihajlo Nikolić, Milan Marjanović, Gojko Grubor; Politički komesari: Milan Zrilić, Ćiro Begović

112. vazduhoplovni lovački puk (VP 88967) – formiran 25. decembra 1944. u Velikim Radincima, u okviru sovjetskog 168. giap-a. Osamostaljen potpu-

no od sovjetskog dubljorstva u maju 1945. Naoružan lovcima tipa Jak-1m i kasnije Jak-3 (od jeseni 1945), Jak-9 (1947) i Jak-9P (početak 1948). Ratna baziranja: Veliki Radinci – Nadalj – Klenak– Mađarmečke– Lučko (od 17. maja 1945), zatim prelazi na Pleso do kraja maja, u Ljubljani od 31. maja i ponovo na Plesu od avgusta 1945. U sastavu 11. i 42. divizije, a od avgusta 1945. u okviru 3. vld u Mostaru od septembra 1945. Zbog krize na severozapadu države, puk se preselio u Novi Sad (proleće 1946), Ljubljanu (leto–jesen1946), zatim ponovo u Mostar (zima 1946–1947), preko Novog Sada i Ljubljane (1947) u Pulu (1947–1948). Preimenovan u 117. lovački puk 1948. Komandanti: Sava Poljanec, Đuro Ivanišević, Mile Ćurgus, (Radovan Daković), Mihajlo Nikolić, Nikola Lekić; Politički komesar: Mile Rodić

2. jugoslovenski vazduhoplovni jurišni puk (2. jugoslavski šturomovi aviacioni polk) – formiran 3. marta 1945 u jurišnom učilištu u Groznom (SSSR), od jugoslovenskih-partizanskih vazduhoplovaca. Po završetku obuke naoružan jurišnicima Il-2 i prebazira u Jugoslaviju na a. Sombor, 17. jula 1945, gde je zatim preimenovan u 554. vlp. Komandant: Mirko Šćepanović Politički komesar: Vlado Bakarić

1. lovački puk – formiran 18. maja 1945. u Zadru od bivših 352. i 351. jugoslav skvadrona RAF (1. i 2. eskadrila NOVJ) i mehaničarske čete. Naoružan avionima Spitfajer mk-5c, mk-9 i Hariken mk-4RP. Rasformiran sredinom avgusta 1945. Tehnika upućena u Komandu aerodroma Mostar i druge neletačke jedinice, a ljudstvo upućeno za formiranje 4. vbd u Somboru. Komandant: Đuro Ivanišević; Politički komesar: Mirko Dvornik

554. vazduhoplovni jurišni puk (VP 90576) – preimenovani 2. jugoslovenski vjp od 17. jula 1945. na aerodromu Sombor, odakle preleće u Skoplje, a 1946. u Niš. Naoružan avionima tipa Il-2. U sastavu 11. vd, a od avgusta 1945. u sastavu 1. vd. Preimenovan u 81. jurišni puk. Komandanti: Mirko Šćepanović, Ivan Salević; Politički komesar: Vlado Bakarić

1. vazduhoplovni transportni puk (VP 82281K) – formiran u prvoj polovini avgusta 1945. prerastanjem vazd. transportne grupe u puk na aerodromu Zemun. Naoružan avionima Li-2, Ju-52 i ostalim transportnim avionima kao i avionima za vezu različitih tipova i porekla. Direktno pod Komandom vJA, odnosno JRV. Preimenovan u 119. transportni puk 1948. Komandanti: Dimitrije Kovijanić, Vladimir Simić, Berislav Supek

42. vazduhoplovni bombarderski puk (VP 18295) – formiran 27. avgusta 1945. u Somboru; naoružan avionoima tipa Pe-2. U sastavu 4. vbd do preimenovanja 1948. U 1946. pominje se kao "školski" bombarderski puk. Preimenovan 1948. u 109. bombarderski puk. Komandanti: Sava Poljanec, Ivo Novak, Berislav Supek, Franjo Jež, (Živko Ranisavljević)

41. vazduhoplovni bombarderski puk (VP 16347) – formiran 28. avgusta 1945. u Somboru; naoružan sa Pe-2. U sastavu 4. vbd do preimenovanja 1948. Preimenovan 1948. u 97. bombarderski puk. Komandanti: Blažo Kovačević, August Cajnko, Drago Krivokapić

254. vazduhoplovni lovački puk (VP 90576) – preimenovani 1. jugoslovenski vlp od 16. septembra 1945. na aerodromu Zemun. Naoružan avionima tipa Jak-3. U sastavu 3. vld. Zbog krize na severozapadu države, puk se preselio u Novi Sad (proleće 1946), Ljubljanu (leto–jesen 1946), zatim ponovo u Mostar (zima 1946–1947), ponovo preko Novog Sada u Ljubljanu (1947) i Cerklje (1947–1948). Preimenovan u 83. lovački puk. Komandanti: Petar Radević, Đorđe Keševljević, Radovan Daković, Radovan Krstić

1. vazduhoplovni školski puk (VP 28564 mj) – naređenje za formiranje doneto avgusta 1945, ali je puk formiran tek 1. novembra 1945. u Pančevu od trenažne eskadrile, Škole letača u sastavu VVU. Imao četiri eskadrile, koje su od maja 1946. prebazirale na letelišta Omoljica (2), Kačarevo (3) i Kovin (4). Od novembra 1946. ima dve eskadrile. Naoružan školskim avionima tipa Po-2, UT-2, Aero-2B/C i drugim tipovima. Preimenovan u 104. všp 1948. Komandanti: Predrag Ilić, Svetislav Nešović; Politički komesar: Milan Jovanović

2. vazduhoplovni školski puk (lovački) (VP 28564mš) – formiranje puka naređeno avgusta 1945. Nastao preformiranjem Prve pilotske škole (posle rasformiranja te škole u avgustu nosi naziv 2. odeljenje za lovačku obuku) 12. septembra 1945 (prema drugim podacima 1. novembra) u Ečki, u sastavu VVU. Naoružan avionima tipa Tajger Mot i Harvard, a od 1946. postaje lovački i opremljen avionima tipa Jak, Ujak i Po-2. U 1946 (jul?) izlazi iz sastava puka; 2. eskadrila sa avionima IL-2 (bazirala i na letelištu Alibunar) od koje je kasnije na aerodromu Kovin formiran 3. školski puk. Preimenovan u 101. vš(j) p 1948. Komandanti: Ivo Novak, Albin Starc, Kosta Lekić; Politički komesari: Dušan Đurović. Ćiro Begović, Stevo Tišma

3. vazduhoplovni školski puk (jurišni) (VP 28564mt) – naređenje za formiranje dato avgusta 1945, ali je puk formiran tek 20. decembra 1946. u Kovinu, od 2. eskadrile 2. všp. U sastavu VVU. Naoružan jurišnicima IL-2, Uil-2 kao i školskim avionima sovjetske i jugoslovenske proizvodnje. Puk imao dve eskadrile, potom samo jednu. Preimenovan u 105. vš(j) p 1948. Komandant: Aleksandar Radičević-Zemlja

4. vazduhoplovni školski puk (šturmanski) – predviđen za formiranje avgusta 1945. u okviru VVU u Pančevu. Formiran 1. februara 1946, od dela 1. všp i komande VVU i nosio naziv 3. všp (nesluženo: izviđački, šturmanski), a od 6. avgusta 1946. naziv

4. všp. Posle teškoća sa tehnikom i definisanjem profila jedinice prestao da postoji 1. decembra 1946. Komandant: Luka Kandić; Politički komesari: Salih Osmanbegović, Božo Radević

Izviđački puk (VP 94050) – formiran 10. maja 1947. u Mostaru, od aviona Spitfajer i Hariken iz ranijeg 1. lovačkog puka i aviona Harvard iz sastava VVU. Potčinjen direktno Komandi JRV. U 1948. preimenovan u 103. izviđački puk.

43. vazduhoplovni bombarderski puk (VP ?) – formiran 3. novembra 1947. u Somboru (prema naređenju od 7. oktobra 1945) kao proširenje divizije pridošlim bugarskim avionima tipa Pe-2. U sastavu 4. vbd do preimenovanja 1948, kada postaje 88. bombarderski puk. Komandanti: Drago Krivokapić (Živko Ranisavljević)

Vazduhoplovni noćni bombarderski puk – formiran maja 1948. u Ljubljani. Naoružan avionima Po-2. Nekoliko meseci kasnije preimenovan u 184. plnb. Komandant: Branko Glumac

2b) Novoustanovljeni nazivi 1948

81. puk (jurišni 1948–53; lovačko-bombarderski 1954–61) – preimenovani 554. jurišni puk; VP 2586, ratna vp 11073, rj 3963. Naoružan avionima IL-2 do 1953, a zatim do 1961. sa F-47D. Bio je u sastavu 29. divizije (1948–59) i zatim 3. vak-de (1959–61). Rasformiran marta 1961, a na njegovom mestu nešto kasnije formiran novi 81. ppa. Bazirao u Nišu u toku postojanja. Komandanti: Dimitrije Kovačević, Slobodan Alagić, Svetolik Muždeka, Vlado Kecman, Ljubomir Vučković, Bogdan Verbole

83. puk (lovački 1948–52. i 1959–64, lovačko-bombarderski 1952–59) – preimenovani 254. lovački puk; VP 8082. ratna vp 13111, broj rj 3426. Bazirao u Cerklju (1948), Puli (1948–53), po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. trebalo da prebazira iz Pule u Zemunik, ali zbog tršćanske krize ponovo u Cerklju (oktobar 1953–februar 1954), u Zemuniku (1954–63) i Golubovcima (1963–64). Naoružan avionima tipa Jak-3 (1948-52), F-47D (1952–54), F-84G (1954–1959) i F-86E (1959–64). Puk je bio u sastavu 44. divizije (1948–49), 21. divizije (49–59) i 9. vak-de (1959-64). Po planu Drvar 2, 1964. rasformiran, a od njegovog sastava preostala 120. lae. Komandanti: Miloš Milikić, Ante Sardelić, Krstić Radovan, Nikola Vučević

88. puk (bombarderski 1948–57; lovački 1957–60 i lovačko-bombarderski 1960–64) – preimenovani 43. bombarderski puk; VP 6010, ratna vp 11970, rj 3251. Puk naoružan avionima tipa Pe-2 (1948–52), Moskito mk-6 (1952–57) S-49C (1957-59) i F-84G (1959–64). Baziran u Somboru 1948, već 1949. prelazi na Veliku Gorici–Pleso gde bazira do 1959, zatim prelazi u Batajnicu, gde je 1964. rasformiran, a od njegovog sastava preostala 235. lbae. Komandanti: Nikola Đurđević, Dušan Grubor, Marijan Vilman, Ljubo Frankl, Ismet Kulenović

94. puk (lovački 1948–52. i 1959–64, lovačko-bombarderski 1952–59) – preimenovani 111. lovački puk; VP 2819, ratna vp 10731, rj 1400. Naoružan sa avionima tipa Jak-9P (1948–52), F-47D (1952–54), F-84G (1954–1959) i F-86E (1959–64). Puk u toku postojanja bio u Skoplju (stari aerodrom, zatim Petrovec) u sastavu 39. divizije do 1959, zatim 3. vak-de do 1964. kada je 10. juna 1964. rasformiran, a od njegovog sastava preostala 123. lae. Komandanti: Gojko Grubor, Mihajlo Vranješević, Bogdan Popović, Nikola Đurđević, Stojan Mutić, Murat Hanić, Živko Radosavljević, Nikola Mijatov (Švarc, Vlada Vejnović, Ante Sardelić)

96. puk (jurišni 1948–54; lovačko-bombarderski 1954–59) – preimenovani 423. jurišni puk; VP 7993, ratna vp 12666, broj rj 3757. Naoružan avionima IL-2 do 1954, a zatim do 1959. sa F-47D. Bio u sastavu 37. divizije (1948–59). Rasformiran po nar. od 22. oktobra 1959. Bazirao u Zagrebu – Velika Gorica 1948–49, na Lučkom 1949–51. i zatim u Cerklju 1952–59. Komandanti: Luka Stojanović-Muratov, Drago Laušević, Borivoje Tošić, Milan Aćimović, Nikola Vučević, Teodor Majev, Dragoljub Zvicer

97. puk – (bombarderski 1948–58; protivpodmornički 1959–64; pomoćne avijacije 1964–65; avijacijski puk 1966–68; avijacijska brigada za podršku RM 1969–1982, avijacijska brigada 1982–1992; helikopterski puk 1992–1994) – preimenovani 41. bombarderski puk; VP 5699, ratna vp 12278, rj 3382. Bazirao u Somboru (1948), u Velikoj Gorici–Plesu (1948), a zatim u Zemuniku (1948–1960), Mostaru (1960–1969) gde se 1964–68. transformiše u jedinicu sa više raznih eskadrila, na kraju u avijacijsku brigadu, zatim Divuljama[1] (1969–1991) i Mostaru (1991–92) odakle učestvuje u borbenim dejstvima nad teritorijom Hrvatske do proleća 1992, kada komanda i helikopterske eskadrile prema naređenju od 12. maja 1992. prebaziraju u Golubovce. Tada brigada gubi avijacijske eskadrile, koje su otišle u Srbiju, i postaje helikopterski puk, u koji su ušli ostaci i 107. helikopterskog puka. Jedinica je bila podređena 32. diviziji (1948), 21. diviziji (1949–59), 9. vakdi (1959–64), 5. VAK (1964–68), a od 19. decembra 1968. Komandi RV i PVO, s tim da je radila u skladu sa komandom VPO (do 1986), 1. korpusa RV i PVO (1986–92), 2. ko RV i PVO (1992) i konačno VAK (1992–94). U naoružanju ovog puka-brigade bili su sledeći vazduhoplovi: Pe-2 (1948–52); Moskito mk-6/38 (1952–58), 214 (1958–64); S-55 mk 5/7 (1964–74), C-47 (1964–66), Kurir (1964–68), F-86E

---

1 Nar. od 24. aprila 1979. za prebaziranje kde 97. abr sa iz Mostara u Divulje.

1966–69), R/F-84G (1966–74), različiti hidroavioni Utva i DHC-2 Biver (1965–80), Jastreb–Galeb (1974–92), Mi-8 (1973–1994), Ka-25 (1974–94), Orao IJ-22 (1982–92), Mi-14 (1981–1994), Kanader CL-215 (1984–1991), Ka-28 (1988–94), Gazela–Gama (1992–94). Jedinica nastavljala tradicije 1. eskadrile NOVJ. Komandanti: Drago Krivokapić, Lazar Savićević, Dragoljub Zvicer, Anton Oražen, Petar Pavić, Slobodan Alagić, Branislav Radivojević, Đorđe Zvicer, Dragutin Jakobović, Milivoje Bakić, Boris Antonić, Živomir Ninković

101. puk (školski-lovački, školski) – preimenovani 2. všp, VP 6465, (12053).

Bazirao u Kovinu, zatim kratko u Nikšiću, Titogradu i potom Banjaluci od 1949 (50). godine. Naoružan avionima Jak/Ujak, kao i školskim tipovima domaće izrade. U sastavu VVU, ŠAOA, VVA i LŠC. Prema ratnom razvoju od 24. jula 1949. formirao je 101. ap (Š)– Nikšić – (priv. u Mostaru) –Banjaluka i 282. ap (lovački) Nikšić. Puk brisan u R razvoju kod 101. puka prema nar. GŠ (III up)1481 od 15. juna 1950. Rasformiran 9. januara 1956. Komandanti: Aleksandar Radičević, Albin Starc, Radovan Daković

103. izviđački puk – preimenovani iap. (do 1952. vođen kao izviđački-lovački potom kao izviđački-bombarderski) VP 9424, rvp 12307, rj 1453. Baziran u Mostaru, a 1949. prelazi u Pančevo. Prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. do 1952. nalazi se u Batajnici, a od 1960. u Tuzli. Do 1953. direktno pod Komandom JRV, da bi zatim bio u sastavu 44. vd (1952–1953), 7. vak (1953–1959), 1.vak-di (1959–60), 7. vak-di (1960–64) i 1. VAK (1964–66). U naoružanju puka bili su avioni tipa Spitfajer mk 5/9, Hariken mk 4, Harvard (svi do kraja 1951), zatim Aero-2 (1949–51), Jak-9P (1950–51), Moskito mk-38 (1951-56), RT-33A (1956-66) i IT-33A (1962–66). Rasformiran prema naređenju od 17. februara 1966. Po rasformiranju od puka ostala 350. iae. Komandanti: Mića Marjanović (1949–50), Spasen Zarevski (1951) Miljenko Lipovšćak (1953), Ante Sardelić (1954–1955), Nikola Žutić (v.d.1953; 1955–1958), Tomaš Samardžić (1959–1961), Stojan Mutić (5. januar 1961–23. jul 1963), Borivoje Petkov (v.d. od 23. jul 1963– 9. mart 1964), Stevan Leka (9. mart 1964–do rasformiranja)

104. školski puk – preimenovani 1. všp; VP 9211 (rvp 13290, rj 2782). Puk se nalazio u Pančevu do 1949, a zatim prebaziran u Mostar gde u sastavu VVU, ŠAOA, VVA i LŠC ostaje do rasformiranja. Naoružan avionima Jak/Ujak, UT-2/UT-2M, kao i školskim tipovima domaće izrade. U 1956. preformiran u **1. pilotsku školu** (VP 6836, letački deo nosio 6836/3, rj 5414), koja je radila do rasformiranja 1959–1960. Komandanti: Svetislav Nešović, Mido Rakočević, Edo Banfić, Luka Popov

105. puk – (preformirani 3. všp; nosio nazive: školski-jurišni 1948–49, školski 1951–56, vazduhoplovni nastavni od 1960. do 1964, avijacijski školski (klipni) 1964–66. potom od 1966. AŠP–mlazni zatim lovačko-bombarderski-školski od 1969. do 1991, lbap A u 1992) VP 6537, rj 1008. prema nar. od 19. decembra 1968. izmena rvp 11143, rj 2517.

Naoružan avionima Il-2/Uil-2, Ut-2/Ut-2m, Aero-2, puk bazirao u Kovinu do 1949, zatim prelazi sa ostalim jedinicama VVU u Mostar 1949, potom Nikšić. Po dolasku na novu lokaciju prestao da postoji u periodu 1949–51. Od njega ostala **Jurišna eskadrila VVU**. Godine 1951. obnovljen u Titogradu, kao školski puk naoružan avionima Aero-2. Bio u sastavu ŠAOA, VVA i LŠC. U periodu 1956–1960. postojao pod nazivom **Druga pilotska škola** (VP 7075, rj 5403). Potom prebazira u Zemunik, gde je obnovljen sa starim brojnim nazivom kao 105. vnp (u 1960, nar. 319, 18. agvust 1960, dodeljena vp 5673 Titograd, potom u Zemuniku nar. 2. februar 1961. ponovo 6537, a eskadrile koja je još uvek bila u Mostaru 6537–1), sada u sastavu VVA. U naoružanju od kraja pedesetih su avioni Aero-3, 522, sve do 1966, zatim Galeb-2 (1966–92) i Galeb-4 (1986–92), a u puku su bili i avioni tipa Zlin 526F (1973/4 1988), Utva-75 (1980–1992) i tri akro-grupe na avionima Galeb i Jastreb. Učestvuje u b/d u toku rata u Hrvatskoj i Krajini 1991–1992, u sastavu 5. VAK, dejstvujući sa aerodroma Udbina. Prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. trebalo je da prebazira na a. Tuzla u sastav LŠC, a u R kod 2. ko RV i PVO. Rasformiran 2–6. aprila 1992, a 251. eskadrila uvrštena u 172. lbap-abr u Golubovcima i nastavila aktivnosti puka. Komandanti: Aleksandar Radičević, Branko Glumac, Branislav Novaković, Svetislav Nešović (1954 – poginuo na avionu Aero-2, 8. februara 1955), Radivoje Kaćanski (1955–1957), Ismet Kulenović (1957–1962), Teodor Majev (1962–1964), Momčilo Nikić (1964–1968), Gajo Vukčević (1968–1972), Miloš Bajčetić (1972–1976) Janez Turk (1976–1980), Milovan Ristić (1980–1981), Radomir Brković (1981–86), Jovan Marić (1989–, Veselinović Radovan (1990–1991), Nikola Dukić (1991–1992)

107. puk – (jurišni 1948–53; lovački 1953–57, lovačko-bombarderski 1957–60; helikopterski od 15. oktobra 1960–64, pomoćne avijacije 1964–73), preimenovani 421. jurišni puk; VP 2100, ratna vp 10715, rj 3143. Puk se bazirao u Nišu, sa izuzetkom u periodu 1949–1953, kada je bio u Leskovcu. Naoružan avionima IL-2 do 1953; zatim S-49A do 1957, F-47D do 1960; prema naredbi 319. od 18. avgusta 1960. preformiran 15. oktobra 1960. u 107. vhp preoružan na helikoptere Mi-4 (do 1973) i S-55 (do 1973), a od 1964. u sastavu su transportni Li-3 (do 1971) i C-47 (do 1973), odnosno za vezu Kurir (1965–69). Puk je bio u sastavu 29. divizije (1948–52), zatim 3. vak-de (1959–64) i 1. VAK (1964–73). Godine 1973. pre-

formiran (u dok. III uprave *rasformiran*), Komanda, 783, he i vtv prebaziraju u Mostar gde formiraju 107. hp (š) (VP 3028).

Puk je bio školski-helikopterski 1973 –1988, avijacijski 1988 – 1990, mešoviti avijacijski R 1991–92. Preformirani 107. puk, formiran je od 783. šhe (vp 3028, koju je 1967–1973. imala 783. he). naoružan tipom Mi-2 1973, a zatim preoružan na helikopter SA-341 Gazela (u upotrebi do 1992). Ovaj puk bio je u sastavu VVA, kao centar za obuku pilota helikoptera. U toku 1987. u puk ulaze naoružani helikopteri SA-341/2 Gama, a u periodu 1988–90. i eskadrila sa Galeb G-2. Puk je prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. odnosno od 1988. preformiran u avijacijski, a u svoj A i R sastav preuzeo je efektive 101. ap (š), koji je brisan iz mob. razvoja. Prema dogradnji formacije iz 2. decembra 1991. trebalo je da se preformira u 107. map(Š) R, koji bi imao 722. he (š) i pitomački vod kao A jedinice, a komandu i dve eskadrile u R statusu. Učestvuje u b/d 1991–1992. godine. Prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. podignut u B status u sastavu LŠC, a u R kod 2. ko RV i PVO. Po prelasku na a. Golubovci aprila–maja 1992, rasformiran i u okviru 722. pohe najveći deo puka uključen je u 97.hp. Puk je nastavljao tradicije 421. jurišnog puka. Komandanti: Dimitrije Kovačević, Ljubo Vukčević, Slobodan Alagić, Radovan Daković, Miloš Bogdanović, Vojislav Mikić, Nikola Petrović, Vukadin Živković, Stevan Vukmanović, Života Pavković, Ivan Mihajlović

109. puk (bombarderski 1948–56; lovački 1956–60 i lovačko-bombarderski 1960–66) – preimenovani 42. bombarderski puk; VP 5870, ratna vp 11846, rj 3949. Puk se iz Sombora 1949. prebazirao u Pleso, gde je bio do kraja 1959, a zatim u Cerklju do 1966. Naoružan avionima Pe-2 (1948–52), Moskito mk-6 (1952–56), S-49C (1956–60) i F-84G (1960–66). Puk bio u sastavu 32. divizije (1948–59), 5. vak-de (1959–64) i 5. VAK (1964–66), u čijem je sastavu preformiran u 82. abr, 15. marta 1966. Puk je nastavljao tradicije 2. eskadrile NOVJ. Komandanti: Živko Ranisavljević, Aleksandar Dominko, Nikola Rodić, Gojko Grubor, Slavko Orlić, Vladimir Janković

111. puk (jurišni 1948–52; lovačko-bombarderski 1952–61) – preimenovani 422. jurišni puk; VP 7660, ratna vp 12576, broj rj 3074. Puk se bazirao u Zagrebu 1948–49, a zatim u Cerklju 1949 –1961. Naoružan avionima IL-2 (do 1952) i F-47D (do 1961), bio je u sastavu 37. divizije (1948–59) i 5. vak-de (1959–61). Rasformiran aprila 1961, a na njegovom mestu nešto kasnije formiran novi 111. ppa. Komandanti: Milan Aćimović, Miloš Milikić, Radoje Ljubičić, Matija Macut, Petar Oreščanin

116. lovački puk – preimenovani 113. lovački puk; VP 3925, ratna vp 10092, rj 2517.

Bazirao u Skoplju (stari aerodrom i kasnije Petrovec) u celom postojanju. Naoružan avionima Jak-3 do 1952, a zatim preoružan na S-49C sa kojima leti do 1960. U puku tokom celog perioda lete i trenažni avioni tipa Ujak, 212 i dr. Od 1948. do 1959. bio u sastavu 39. divizije, a zatim u sastavu 3. vak-de, kada je rasformiran 15. oktobra 1960. Komandanti: Spasen Zarevski, Branko Kuna, Aleksandar Bračun, Drago Stanisavljević, Petar Pavić, Stevan Leka

117. puk (lovački 1948–53. i 1956–91, lovačko-bombarderski 1953–56, **avijacijska brigada** 30.8. 1991–92) – preimenovani 112. lovački puk; VP 8215, rvp 12889, rj 1171. Puk se nalazio u Puli 1948, Cerklju (1948–49), Zemunu (1949–51), Batajnici (1951–60), Plesu (1960–68) i Bihaću (1968–92). Proširena leta 1991. ostacima 82. abr, 117. brigada učestvuje u b/d iznad Hrvatske 1991–92. i zatim iznad BiH 1992. Dvanaestog maja 1992. naređeno prebaziranje jedinica brigade u Batajnicu. Po povlačenju sa a. Bihać brigada je rasformirana, a njenu tehniku i ljudstvo podelili 83. i 204. lap. Puk bio u sastavu 44. divizije (1948–59, sa jednim periodom u 1949, kada je bio samostalan po prelasku na a. Zemun), zatim 5. vak-de (1959–64) i 5. VAK (1964–66), 15. dPVO (1966–86), 5. Ko RV i PVO (1986–92) i 2. ko RV i PVO (1992). Naoružan avionima Jak-9P (1948–50), S-49A (1950–53), F-84G (1953-56), F-86E (1956–63), F-86D (1961–68) MIG 21 u verzijama F, PFM, BIS, R od 1968. do rasformiranja 1992, kao i avionima Orao I/J-22 i Jastreb (1991–92). Jedinica je nastavljala tradicije 112. lap. Komandanti: Nikola Lekić, Milorad Ivanović, Nikola Milikić, Nikola Mijatov, Mileusnić S. Vladimir Žanović, Nikola Maravić, Ilija Zlatić, Aleksa Ristić, Marko Kulić, Božidar Stefanović, Zijo Varešanović, Vladeta Kostić, Bogdan Mihovilović, Mahmut Skadrak

119. puk (transportni 1948–61, pomoćne avijacije 1961–66) – preimenovani 1. transportni puk. VP 9828, rvp 11889, rj 2772. Baziran u Zemunu do 1963, posle prebaziran na a. Batajnica. U sastavu puka lete transportni avioni tipa Li-2 (Li-3), C-47, Ju-52, razni avioni za vezu, kao i helikopteri S-51, od druge polovine pedesetih godina. Krajem 50-ih godina, puk je imao 5 transportnih i po jednu helikoptersku i eskadrilu za vezu i predstavljao je najveći avijacijski puk u JRV. Reorganizacijom aprila 1961, iz njegovog sastava izdvojene su tri eskadrile koje su poslužile za formiranje novih pukova pomoćne avijacije. Puk je bio samostalan pod KJRV do 1959, a zatim u sastavu 1.vak-de (1959–64), odnosno 1. VAK (1964–66). Rasformiran prema naređenju od 17. februara 1966. Prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. puk je razvijao **206. avijacijski puk (transportni)** R u Zemunu (kasnije 50–51. mob razvoj: Batajnica). 206. puk u R razvoju 119. vtrp i po formaciji 1956. Komandanti: Nikola Rodić, Dimitrije Kovačević, Mido Rakočević, Nikola Đurđević, Matija Macut

184. puk lakih noćnih bombardera (VP 4682, ratna

vp 12823, rj 6753) – preimenovani VNBP. Nalazio se u sastavu 32. divizije, opremljen uglavnom avionima tipa PO-2. Bazirao u Ljubljani (1948–49), Banjaluci (1949–50) i Borongaju (1950–52), potom prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. u Pleso. Januara 1952. rasformiran i sa 715. (s)iae ušao u novi 184. iap na aerodromu Pleso. Komandant: Branko Glumac

2c) Pukovi – brigade formirani od 1949

Pukovi formirani prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949 (odnosno R pukovi koje tada prvi put identifikujemo):

185. puk– (VP 3649) (mešoviti 1949–1953. lovački 1953–1956, vnp 1960, 1964. lašp, 1966: lap (š) i od početka 1969. lbap(š), bez (š) od 1978, do 1991). Formiran 24. jula 1949. u Ljubljani. Prebazirao novembra 1953. u Pulu, gde bazira do rasformiranja. U sastavu škola: VOŠ, VVOŠ, VAŠ, VŠUOA, VVA. Od 1956 (odnosno 1957, nar. 127/57 i 414/57) 230. letački dopunski centar (rj 5038) u R razvoju kod 185. avijacijskog puka u Puli.U periodu 1956 –1960. nosi naziv **Vazduhoplovno-tehnička grupa** VŠUOA (VP 4859, letački deo 4859/2. rj 4709). Naoružan tipovima: Jak-3/Il-2/Pe-2/Aero-2 (1949–52) S-49C (1953–1956), svim tipovima Jak 3/9/9P/Ujak (do 1956/1957), F-84G (1956–1968), T-33A (1956–1960), TV-2 (1961–1968), Aero-3 (1958–1960) F-86E (1960–1968), Galeb G-2 (1968–1992), Mig 21 PFM i Mig 21 UM (1982–1991) i Galeb G-4 (1984–1991). Puk učestvuje u borbenim dejstvima 1991. Rasformiran prema nar. od 30. oktobra 1991. na a. Tuzla. Jedna eskadrila ostala neko vreme u Tuzli, a druga uključena u 172. puk u Golubovcima. Komandanti: Luka Popov, Džemal Bukovac, Slobodan Alagić, Albin Starc, Milan Radojčić, Ante Sardelić, Danilo Perović, Nikola Benić, Petar Stipančić, Zvonko Jurjević, Marjan Rožič, Safet Šehović, Marjan Vratović

198. puk– (VP 2116, ratna vp 10325, rj 6788) (lovački 1949–52. i 1952–66, lovačko-bombarderski). Formiran 28. novembra 1949. u Skoplju, u sastavu 39. vld (1949–1959), naoružan avionima Jak-3 i školskim avionima u početku rada. Od 1952. preoružan na F-47D (do 1954) a zatim na F-84G (1954–1966). U sastavu 3. vak-de (1959-64) i 1. Vak (1964–66). U 1965. godini u puk ulaze i avioni F-86E i 522/Kurir iz samostalnih eskadrila. U martu 1966. puk se preformira u 98. avijacijsku brigadu. Od 1961. nastavlja tradiciju 423. jurišnog puka. Komandanti: Mihailo Vranješević, Nikola Lekić, Miloš Milikić, Stevan Leko, Milan Lukač

204. puk– (VP 2346, ratna vp 12407, rj 6735) (lovački 1949–53. i 1958–91, lovačko-bombarderski 1953–58, **avijacijska brigada** 1992–94). Formiran 2. decembra 1949. u Zadru u okviru 21. mad; sledeće godine prebazira u Zemunu (1950–51), a zatim u Batajnicu (1951–do danas). Puk bio u sastavu 44. divizije (1950–59), zatim 1. vak-de (1959–64) i 1. VaK (1964–66), 11. dPVO (1966–86), 1. Ko RV i PVO (1986–92). Naoružan tipom Jak-3 i školskim avionima (1949–50), S-49A (1950–53), F-84G (1953–58), F-86E (1958–63) i familijom lovaca Mig-21 u verzijama F, PFM, R, M, MF, BIS, BIS-K i dvosedim verzijama od 1962. do danas. Od 1987, u puk dolaze avioni Mig-29. Prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. preformira se u abr, ulaskom i eskadrila sa avionima Galeb G-4/G-4T, Jastreb N/J-21, Galeb G-2, Utva-66 i Kraguj. Učestvuje u borbenim dejstvima iznad Hrvatske 1991, zatim iznad BiH 1992. Jedinca objedinila sve jedinice naoružane avionima Mig-21 (delove 117. puka 1992, 83. puka 1999. i 352. eskadrilu 1992–4). Nastavljao je tradicije 113. lovačkog puka, a od 1994. godine 6. lovačkog puka.Komandanti: Nikola Cvikić, Dušan Grubor, Milan Aćimović, Alfons Peko, Stanko Žunić, Milan Lukač, Bogdan Popović, Aleksandar Sekulić, Veljko Lukić, Slobodan Rakić, Bojan Savnik, Anton Tus, Kosta Danković, Rade Đilas, Ante Strmotić, Živan Mirčetić, Petar Stojković, Ljubomir Bajić, Ljubiša Veličković, Branislav Petrović

138. puk (jurišni 1949–1954, lovačko-bombarderski 1954–1958) – formiran 5. decembra (24. novembra ?) 1949, na a. Lučko (VP 5956 ratna vp 12756, broj rj 5538), u sastavu 37. divizije. Godine 1951. prebazira na a. Cerklje. Naoružan avionima IL-2 (1949–54), odnosno F-47D. Rasformiran 1958. a ljudstvo i tehnika podeljeni u okviru matične 37. divizije. Komandanti: Ivan Sotlar, Nikola Vučević

172. puk– (VP 5607, ratna vp 13068, broj rj 3672) (lovački 1949–1952; lovačko-bombarderski 1952–1966; lovačko-bombarderski (školski) 1966–1978, lbap dalje do –1992, **avijacijska brigada** 1992–). Formiran 5. decembra 1949. u Cerklju sa avionima Me-109G u okviru 44. vld, a od sredine 1950. u sastavu 21. mad. Prebazira 1951. u Zemunik, gde bazira sve do 1969. Tu naoružan avionima Me-109G (do 1952), F-47D (1952–1954), F-84G(1954–1969) i TV-2 (1965–1969). Prebazira na a. Golubovci 1969. i od 1970. prima prvu seriju J-21 Jastreb. Preoružan 1986. avionom Galeb G-4 (lete i danas), a od 1989. sa J-22 Orao (do 1997). Prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. preformiran u avijacijsku brigadu. U sastavu brigade od 1992. lete avioni Galeb G-2. Učestvuje u borbenim dejstvima 1991. i 1999. Jedinica bila u sastavu: 44. vd (1949–50), 21. mad (1950–1959), 9. vak-de (1959–1964), 5. vak (1964–1966), VVA (1966–1991), 1. Ko RV i PVO (1991–1992), u sastav LŠC, a u R kod 2. ko RV i PVO (1992). Jedinica je nastavljala tradicije 111. lovačkog puka. Komandanti: Petar Obradović, Tomaš Samardžić, Gregor Frandolić, Radovan Krstić, Momčilo Nikić, Kosta Mićović, Dušan Rodić, Jordan Faganel, Čedomir Kovačević, Zvonko Jurjević, Đuro Stupar, Milivoje Bakić, Blagoje Grahovac, Radoljub Masić, Muše Begić, Vladan Marajnović

206. avijacijski puk (transportni) R (rvp 12078, rj 5793) – razvija ga prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. 119. vtrp u Zemunu (kasnije 50–51. mob razvoj: Batajnica). Puk u R razvoju 119. vtrp i po formaciji 1956.

230. dopunski avijacijski puk R– prema naređenju od VKOS, br. 67 od 24. jula 1949. formira se u Cerklju, od mirnodopske Trenažne eskadrile KJRV iz Pančeva. Potčinjen Komandi JRV, ratna vp 11954, rj 5038. Od 1950. u ratnom razvoju kod VOŠ, kao puk, potom kao **230. avijacijski nastavni dopunski centar**. Prvo mesto baziranja Cerklje, potom Pula. Brisan iz formacije 1954. Od 1953. u R razvoju kod Letačkog školskog centra sa mestom baziranja Mostar–Ortiješ. Od 1956. godine (odnosno 1957, nar. 127/57 i 414/57) **230. letački dopunski centar** (rj 5038) u R Razvoju kod 185. avijacijskog puka u Puli.

269. dopunski avijacijski puk R – predviđen za formiranje prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949, s tim da ga u R razvija trenažna eskadrila Komande JRV–Banjaluka. Pošto eskadrila nije formirana do kraja 1949. puk je trebalo da se formira 1950, a do tada ratni razvoj puka bio je poveren 32. avio-diviziji Pleso.

282. avijacijski puk (lovački) R Nikšić – razvijao je prema ratnom razvoju od 24. jula 1949. 101. avijacijski puk (Š) od svojih lovačkih aviona Jak. Puk je brisan u R razvoju kod 101. puka prema nar. GŠ (III up) 1481 od 15. juna 1950.

2d) Pukovi formirani posle 1950

267. avijacijski puk (školski, za rezervne oficire avijacije) – formiran (prema naredbi iz decembra 1950) januara 1951. u Pančevu, radi školovanja rezervnih oficira i poslove vazdušnog zaprašivanja. Opremljen tipom Aero-2. Prebazira po formiranju u Novi Sad gde se po naređenju od 18. juna 1951. preformira u **Školu rezervnih oficira avijacije** (VP 5099, rvp 13220, rj 2962). U ratnom razvoju formirao je **267. dopunski avijacijski centar** u Sinju. U 1952. kao ŠROA u VŠC-u, odnosno kao 267. centar u R razvoju kod VŠC, a od 1953. u R razvoju kod Letačkog školskog centra kao 267. nastavni dopunski centar (mešoviti). Komandant: Milan Popović

208. avijacijski puk (lovački) R (rvp 11156, rj 3941) – formiran (1951, ili 1. januara 1952) u R razvoju kod 101. školskog puka Banjaluka. Rasformiran 15. avgusta 1954.

141. školski puk (VP 1272, rvp 12668, rj 4411) – formiran 1. januara 1952, prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. na letelištu Ilidža – Sarajevo u sastavu ŠAOA–VVA (u dokumentima se vodi pogrešno Rajlovac). Naoružan školskim avionima jugoslovenske proizvodnje i lovcima Jak–Ujak. Rasformiran (prema naredbi od 20. decembra 1952) 20. januara 1953, a ljudstvo i tehnika upućeni u 104. školski puk. Komandanti: Branko Glumac, Edo Banfić

150. lovačko-bombarderski puk – formiran (prema naređenju MNO pov. br. 2387 od 7. decembra 1951), 1. februara 1952. u Nišu, od jedne eskadrile. Naoružan avionima F-47D. U sastavu 29. divizije. Rasformiran početkom 1958, a ljudstvo i tehnika podeljeni u okviru matične 29. divizije. Komandanti: Ante Sardelić, Ivan Javor, Svetolik Muždeka, Franc Rupnik

184. izviđački puk – formiran (prema naređenju MNO pov. br. 2387 od 7. decembra 1951), 12. februara 1952. u Zagrebu, od nešto ranije rasformiranog 184. plnb i 715. samostalne iae. Naoružan avionima Moskito 38 (1952–1960), RF-84G (1961–1963) i IF-86D (1963–1966). Bio u sastavu 32. vd (1952–1953), 3. VAK (1953–1959), kao samostalna jedinica, zatim u sastavu 5. vak-de (1959–64) i 5. VAK (1964–66). Rasformiran prema naređenju od 17. februara 1966, a od njega preostala 352. iae. Komandanti: Spasen Zarevski, Petrović Nikola, Lazar Savićević, Milan Crnomarković, Mitar Mitrović

370. teorijski puk – formiran prema nar. pov. 1452 III up. od 10. septembra 1953. u okviru LŠC u Mostaru, VP 6940. Puk nije imao vazduhoplovnu tehniku. Rasformiran 1. oktobra 1956. Komandanti: Luka Kandić, Branko Glumac

350. teorijski (-?) puk – formiran maja 1954, a rasformiran 15. avgusta 1954.

40. lovački puk - formiran 7. juna 1955. u Puli, izdvajanjem dela aviona (tipa S-49C) iz 185. puka. Po formiranju preleteo u Zagreb i ušao u sastav 32. divizije. Rasformiran 31. marta 1959. Komandant: Živko Ranisavljević

81. puk pomoćne avijacije – formiran aprila 1961, u Nišu od 677. trae (Niš) sa avionima tipa JU-52 i 891. aev (Skoplje) sa avionima tipa Kurir, na mestu nešto ranije rasformiranog 81. lbap. Novi 81. ppa preuzeo je od ranijeg puka broj, zastavu, tradicije i broj vojne pošte (vp 2586). Puk u sastavu 3. vak-dea rasformiran po planu Drvar-2, 1964.

111. puk (pomoćne avijacije 1961–1978, vazd. transportni 1978–1981; **avijacijska brigada** 1. januar 1982 –1991, helikopterski puk 1991–1992) – formiran aprila 1961, u Cerklju od 679. trae (Cerklje) i 894. aev (Pleso). Na mestu nešto ranije rasformiranog 111. lbap. Novi 111. puk preuzeo je od ranijeg puka broj, zastavu, tradicije i broj vojne pošte (vp 7660). Jedinica u sastavu 5. vak-de (1961–1964) odnosno 5. VAK/Ko RV i PVO (1964–1992) i u prvoj polovini 1992. kod 2. ko RV i PVO. Vazduhoplovi u sastavu jedinice: Li-3 (1961–66), Kurir (1961–69),

Mi-4 (1964–73), C-47 (1966–76), Mi-8 (1974–92), An-26/An-2 (1976–1991), SA-341/2 Gazela/Gama (1982–1992). Puk do 1968. bazira u Cerklju, a tada prelazi na Pleso. Od 1981. do 1991. jedna eskadrila bazira na a. Lučko. Puk učestvuje u ratnim dejstvima od prvog dana rata u Sloveniji 1991, zatim Hrvatskoj 1991–92. i BiH 1992. U avgustu 1991. prebazira sa helikopterskim eskadrilama na a. Zalužani. Prema nar. od 30. oktobra 1991. preformiran u helikopterski puk sa dve eskadrile i vtčod. Prema naređenju od 12. maja 1992. u skladu sa povlačenjem snaga JNA iz BiH trebalo je da prebazira u Kraljevo, ali neposredno zatim kompletna jedinica prelazi u sastav V i PVO VRS. Jedinica je nastavljala tradiciju 422. jurišnog puka. Komandanti: Stanislav Verbič, Drago Mikulandra, Marko Mrvac, Vukadin Živanović, Milorad Božić, Vilko Voljevac, Joviša Andrić, Alojz Hršak, Stefanović, Andrija Veselinović, Srećko Prentović

138. transportni puk R (1961–1968), odnosno **avijacijska brigada R** (1968–1983) – formiran 1961. prema nar. 96, 15. marta 1961. kao vtrp R jedinica sa aktivnom 675, i ratnim 680. i 681. vtrae u Batajnici, za R razvoj bio zadužen 119. puk. Nar. 17. januara 1963. izmena R lokacije iz Batajnice u Surčin. Prema nar. od 17. februara 1966. razvoj puka preuzima 675. trae. Na oglas mobilizacije uključivao bi flote jugoslovenskih avio-prevoznika JAT, Ineks Adrije i Aviogeneksa organizovanih u 681–684. trae R na aerodromima Beograd i Ljubljana. Prema nar. od 14. septembra1972, formirana 138. grupa za razvoj trabr na a. Beograd, (VP 2821, rj 4671). Septembra 1983. ova ratna komadna sa aktivnom 675. mtrag formira novu 138. transportnu brigadu (VP 8664) na a. Batajnica.

16. izviđačka brigada – postojala ili predviđena da se formira od januara do marta 1966. na a. Pleso. Kao sastavni delovi pominju se 352. iae sa IF-86D (upravo rasformiranog 184. iap) i 460. elaba sa avionima 522. Sredinom marta obe eskadrile uključene u 82. abr, a 16. brigada prestaje da postoji ili se namera o njenom formiranju izmenila. U zvaničnim dokumentima III uprave nema podataka o ovoj brigade, sem u dokumentima RV i PVO i usmenim izvorima.

82. avijacijska brigada – (lovačko-bombarderski avijacijski puk prema nar. iz novembra 1976, koja je izvršena 1978. do februara 1983). Brigada je formirana 15. marta 1966. a prema naređenju od 17. februara 1966, preformiranjem 109. lbap na a. Cerklje. (VP 5870). Bila u sastavu 5. VAK/ko RV i PVO u toku celog postojanja. Naoružana sledećim tipovima aviona: F-84G i T-33A (1966–1973), IF-86D (1966–67), 522 (1966–67), Kraguj (1967–1978), Jastreb–Galeb (1972–1991) i Orao (1984–1991). Učestvovala u ratu u Sloveniji i delom u Hrvatskoj. Početkom jula 1991. prebazirana u Banjaluku i tamo krajem jula iste godine rasformirana, a od nje ostala 238. lbae. Avioni i deo ljudstva jedinice ušli u sastav V i PVO VRS. Jedinica je nastavljala tradicije 2. eskadrile NOVJ. Komandanti: Tomaš Samardžić, Roman Zupan, Božidar Crnojević, Franc Tomažin, Zvonko Kramar, Ivo Martinović, Jože Jerič

98. avijacijska brigada (odnosno: **lovačko-bombarderski avijacijski puk** prema nar. iz novembra 1976, koja je izvršena 1978. do 1983) – formirana prema naređenju od 17. februara 1966, sa rokom do 15. marta 1966, preformiranjem 198. puka na a. Skopski Petrovec (VP 2116). Bila u sastavu 1. VAK 1966–1986, 3. ko RV i PVO 1986–1992, 1. ko RV i PVO (1992). Naoružana sledećim tipovima: F-84G (1966–1971), F-86E (1966–68), F-86D (1968), RT/IT-33A (1966–1974), Jastreb i Galeb (1971–1992); Kraguj (1977–78), Orao (1987–do danas), Galeb G-4 (1987 do danas), Kurir (1966–69), 522 (1966–76), Utva 66 (od sredine sedamdesetih). Brigada učestvuje u b/d u ratu 1991. godine. Februara 1992, posle odvajanja Makedonije, prebazira na a. Lađevci. Jedinica je nastavljala tradicije 423. jurišnog puka. Komandanti: Ismet Kulenović, Milan Jakšić, Kosta Mićović, Dmitar Trbojević, Čedomir Kovačević, Ivan Bogataj, Dragutin Tufegdžić, Miloje Pavlović, Nikola Dukić, Dragan Mitrović

119. puk (transportni **helikopterski** 1968–1973, 1992– do danas; pomoćne avijacije 1973–1978, vazd. transportni 1978–1981; **avijacijska brigada** 1981–1991) – formiran prema nar. od 10. decembra 1967, 2. maja 1968. u Nišu kao potpuno nova jedinica sa dve nove eskadrile (787,789) naoružane helikopterima Mi-8, koji su do danas u naoružanju. VP 8927, rvp 12221, rj 5121. Jedinica je bila u sastavu 1. VAK (1968–86), 3. ko RV i PVO (1986–92), 1. ko (1992). U naoružanju puka-brigade bili avioni C-47(1973–76), An-26 i AN-2 (1976–1991), odnosno helikopteri tipa SA-341/342 Gazela–Gama od 1982. do danas. Puk-brigada preuzela tradiciju Transportne grupe i ranijeg 1/119. transportnog puka. Komandanti: Nikola Petrović, Svetozar Popović, Jovan Nikolić, Vojislav Milić

83. lovački puk– (**avijacijska brigada** od 1973. do 1978 – prema nar. iz novembra 1976. i 1992 –1994). Formiran, prema nar. od 20. januara 1968, tek 5. oktobra 1968. od 123. lae (iz 98.abr) na a. Skopski Petrovec, VP 8969, rvp 13229, rj 3908. Prema nar. od 14. septembra 1972. prebaziran u Prištinu kao 83. abr. Jedinica naoružana avionima F-86D od formiranja do 1974, i familijom lovaca MIG-21, podverzija Mig 21F (L-12) od 1970, Mig 21 PFM (L-15) od 1977, Mig 21 Bis (L-17) od 1983. i Mig 21UM (NL-16) od 1991. Puk bio u sastavu: 13.dPVO 1968 – 1973; 11. dPVO 1973 –1986; 3. ko RV i PVO 1986–1992, 1 ko (1992). U toku i neposredno posle rata 1991–92. u puk uključeni ostaci 117. lap i 129.lae/185. ap. Puk nastavljao tradiciju 254. lovačkog puka, preuzevši tradiciju ranijeg 83. puka. Komandanti: Nikola

Maravić, AngelOnčevski, Branko Gajović, Tomislav Ivanović, Jovo Špegar, Mirko Vučinić, Slobodan Jeremić, Stjepan Hranjec

101. školski puk R – formiran prema nar. od 19. decembra 1968. u ratnoj formaciji Vazduhoplovne vojne akademije u Zemuniku, a 2. eskadrila u Vršcu (od aviona JAT-ovog školskog centra). rvp 13068, rj 3606. Od nar. 31. oktobra 1973. mob. mesto 2/101 je Zemunik. Prema nar. iz novembra 1976, koja je izvršena 1978, 101. ap (š) R preformiran i prema novom mob. razvoju imao je 333. lbae (š), 334. ela (š), 782 he (š) i vtod. Prema nar. od 5. maja 1980, u ratu ulazi u oficirske škole avijacije. Od aprila mob. mesto puka u Mostaru. Prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. u toku 1988. 101. ap (š) R ulazi u sastav 107. ap (š) A i briše se iz mob. razvoja.

80. rezervni LAP – formiran prema nar. od 9. oktobra 1981. Mobilizacijsko mesto Priština (rvp 10802, rj 3001). Formiran radi zadržavanja ratnog rasporeda vojnih obveznika sa teritorije Kosova. Ukinut prema nar. od 18. april 1983.

138. transportna avijacijska brigada (vp 8664, preuzeta od 675. mtrag, rvp 10298, rj 4671) – formirana kao 138. trabr R (prema nar. od 27. juna 1983) 2. septembra 1983. spajanjem 675. mtrag i 138. trabr R u novu brigadu. Na formiranju u sastavu imala aktivne jedinice: Komandu, šho, 675. trae. U sastavu ima tzv. belu flotu (Jak 40, Lirdžet, Falkon, Dornijer 28), zatim R jedinice jugoslovenskih avio-prevoznika, a od 1988. i helikoptere Mi-8 i SA-341. Od 1991. ulaze i AN-26 (679. trae) kao i zarobljeni Boing-707 kargo. Brigada učestvuje u ratnim dejstvima 1991–1992. Prema nar. SSNO, 20. januara 1992. postaje brigada A tipa sa pet A i jednom R eskadrilom. Brigada je bila potčinjena direktno Komandi RV i PVO. Prema planu Jedinstvo 19. septembra 1987, menja status u B jedinicu sa dve A eskadrile, 4 avijacijske R i tri dopunske eskadrile R kao i vazd. od za zem. opremu i snabdevanje. Imala status R 1983 – 1988; status B 1988 – 1990. i status A jedinice od 1990. nadalje. Brigada je nastavljala tradicije Eskadrile za vezu VŠ. Komandanti: Ozren Vukajlović, Drago Karl, Mile Nižić, Ljubiša Veličković

701. avijacijska brigada (vp 3936–preuzeta od 462. elaba, rvp 11205, rj 2608) –formirana prema nar. od 28. februara 1986, tek 15. avgusta 1988. u Tuzli u okviru 1. korpusa RV i PVO. U sastav brigade ušle su 245, 252. lbae i 350. iae, po njihovom formiranju trebalo je da uđu: 253. lbae, 721. pohe i 792. trae. Brigada rasformirana 1990. Bilo je govora da brigada preuzme tradicije 554. jurišnog puka. Komandant: Milan Lakićević

3) Vazduhoplovni centri

Vazduhoplovni tehnički centar – formiran 10. avgusta 1945. u okviru Vojnotehničkog instituta. Načelnik: Boris Cijan. Polovinom 1946, ekipa iz VTC se razišla. Po nekim podacima u avgustu 1946. Vazduhoplovni tehnički centar prepotčinjen je novoosnovanom Vazduhoplovno-tehničkom institutu. Centar bi trebalo da je tada promenio naziv u (VII) **Odeljenje za primenjeni let**. Po drugim podacima, od VTC, a u svrhu ispitivanja u letu formirano je tek 1947. **VII odeljenje** Vazduhoplovno-tehničkog instituta čiji zadatak je bio ispitivanje letačkih i tehničkih sposobnosti aviona domaće proizvodnje. Ovo odeljenje je krajem 1950. uključeno u sastav VOC-a.

Vazduhoplovni opitni centar – samostalna ustanova u sastavu Komande RV. (vp 3070/–, rvp 10246 – 1949. godine, od 1952: VP 1603, rvp 11970, rj 1951). Od 1951. na a. Batajnica. Po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. izdvojen iz VTI. Letački deo centra (uobičajeno 15–17 aviona) koji je ispitivao avione nazivan je opitna avio-grupa, a od 1990. taj deo VOC-a zove se Sektor za ispitivanje u letu i eksploataciji. Načelnici: Kosta Lekić, Nikola Cvikić, Milan Popović, Miljenko Lipovšćak, Franc Rupnik, Vlado Krmelj, Živan Kalić, Branko Bilbija

Centar za preobuku na reaktivne (mlazne) avione (vp 3280) – postojao je od maja 1953. do novembra 1956. Namena centra bila je preobuka na mlazne avione tipa T-33 i F-84G kojima je bio i naoružan, u razmeri oko dve eskadrile. Centar se nalazio u Batajnici, a po rasformiranju njegove zadatke je preuzeo 185. puk u Puli. Komandant: Albin Starc

173. pilotski nastavni dopunski centar R – formiran po naređenju 70/1967, iste godine u Zrenjaninu, kao R jedinica. Ukinut mob. razvoj prema nar. od 19. februara 1968. u Zrenjaninu. Od tada kod VVA kao **173. pilotski nastavni dopunski bataljon R**, (rj 3615) Benkovac. Brisan iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

128. centar za preobuku pilota supesonične avijacije (VP 4250) – formiran za obuku na avione tipa Mig-21 u Batajnici, prema nar. iz novembra 1976, koja je izvršena leta 1977, izdvajanjem 128. lae iz sastava 204. lap i njenim preformiranjem u samostalni CZP (u R formaciji i dalje je bila 128. lae). Naoružan avionima tipa Mig-21 PFM, U, UM (L-14, NL-16, NL-16M) Tokom 1982, vraćen status lovačke eskadrile i ponovo je u formaciji 204. puka, a zadatke obuke i deo tehnike preuzela 129. lae 185. puka u Puli. Komandant: Ante Šutalo

Centar za obuku pilota pripadnika stranih oružanih snaga (VP 9937) – formiran prema nar. od 5. maja 1980, u Mostaru u okviru VVA za obuku pilota libijskog RV na avionima Galeb G-2. Centar je formiran od 3. lbae/107. hp. U sastavu centra bile 1. i 245. eskadrila. Prema nar. od 28. februara 1986, trebalo je da se rasformira a njena 245. lbae da uđe u sastav 701. abr. Međutim, ta promena nije izvršena odmah. Tek posle prekida programa obuke libijskih pilota i završetka obuke poslednje klase, centar je

izgubio svrhu postojanja i rasformiran marta 1988, a ljudstvo i tehnika ušli su u 107. ap. Komandanti: Miloje Pavlović, Salko Begić, Lazar Munišić

4) Vazduhoplovne grupe

Vazduhoplovna transportna grupa – formirana 2. marta 1945, na a. Zemun, od Eskadrile za vezu VŠ i nove tehnike, koja je obrazovala transportnu eskadrilu. U takvoj formaciji ostaje do sredine avgusta kada je, dolaskom tehnike za još jednu transportnu eskadrilu, formiran 1. vtrp.

Vazduhoplovno-tehnička grupa Vazduhoplovne škole za usavršavanje oficira avijacije (vp 4859-2). Krajem 1956, po prepotčinjavanju 185. školskog avio-puka novoobrazovanoj VŠUOA, preformiran je u njenu vazd.-tehn. grupu. Ova jedinica bazira u Puli, a od 1957. u njen sastav ulaze i mlazni F-84G i T-33A. Krajem 1960, vtg je vraćena u predašnji status sa nazivom 185. avijacijski puk.

675. mešovita transportna avijacijska grupa (vp 8664) – nastala 1976. na a. Batajnica, preformiranjem 675. mtrae i u tom statusu ostala do 1983, kada joj je ponovo vraćen status eskadrile, ali sada u okviru 138. Grupa opremljena tzv. belom flotom (B-727, Karavela, Jak-40, Lirdžet i dr.) i vrši avio-prevoz maršala Tita

5) Eskadrile

5a) Ratne eskadrile 1944–1945

352nd Yugoslav Squadron RAF (1. eskadrila NOVJ) – formiran 22. aprila 1944. na aerodormu Benina u Libiji. Tokom obuke imao avione Harvard mk-2, Hariken mk-2c, a u operativnom periodu avione tipa Spitfajer mk 5c. Bazirao na aerodromima Kane (Italija), Vis i Škrabrnje. Dana 16. maja 1945. skvadron ispisan iz sastava RAF-a i 18. maja sa 2. eskadrilom formirao 1. lovački puk.

351st Yugoslav Squadron RAF (2. eskadrila NOVJ) – formiran 1. jula 1944. na aerodromu Benina u Libiji. Tokom obuke imao avione Harvard mk-2, Hariken mk-2c, a u operativnom periodu avione tipa Hariken mk 4RP. Bazirao na aerodromima Kane (Italija), Vis i Škrabrnje. Dana 16. maja 1945. skvadron ispisan iz sastava RAF-a i 18. maja sa 1. eskadrilom formirao 1. lovački puk.

Eskadrila za vezu VŠ NOV i POJ – formirana 18. avgusta 1944. na Visu. Naoružana avionima Po-2 i trofejnim primercima. Novembra 1944. preko Nikšića dolazi na a. Zemun. Dana 2. marta 1945. ušla u sastav Vazduhoplovne transportne grupe.

Eskadrila 5. korpusa NOVJ– formirana 21. septembra 1944. na aerodromu Zalužani od zarobljene tehnike i ljudstva Zrakoplovstva NDH.

1. eskadrila 5. korpusa NOVJ – formirana 29. septembra 1944. u Sankom Mostu, reorganizacijom eskadrile 5. korpusa NOVJ. Prelazi na letelište kod Bugojna, odakle je aktivna do kraja marta 1945, kada je rasformirana.

2. eskadrila 5. korpusa NOVJ – formirana 29. septembra 1944. u Sankom Mostu, reorganizacijom eskadrile 5. korpusa NOVJ. Nije imala avione, već je upućena na Vis. Međutim, menja pravac kretanja, stiže u Zemun 13. decembra 1944, a od 17. decembra 1944. ljudstvo ulazi u sastav drugih jedinica u Pančevu.

Mostarska eskadrila – formirana u aprilu 1945. na aerodromu Mostar od raznih trofejnih aviona, kojima je borbeno dejstvovala u toku maja 1945. Rasformirana u avgustu 1945.

5b) Razne eskadrile sa brojnom oznakom do marta 1961

65. eskadrila za vezu R (rvp 13255, rj 6712) – formirala se u Zemunu, prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. U mobilizacijskom razvoju Komande JRV predviđena za potrebe Fronta G.

57. eskadrila za vezu R (rj 4818) – razvija je prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. zemunski 119. vtrp za potrebe Vrhovne komande.

85. avijacijska eskadrila za vezu R (rj 5552) – razvija je prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. komanda 32. divizije u Plesu za potrebe Fronta C.

615. avijacijska eskadrila za vezu R (rj 6781) – razvija je prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. komanda 29. divizije u Nišu za potrebe Fronta B.

715. samostalna izviđačka avijacijska eskadrila – formirana prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949, a stvarno u decembru 1949. na aerodromu Pleso u okviru 32. vazduhoplovne divizije. U prvom ratnom rasporedu ulazila u sastav 103. iap, da bi u R razvoju 1950. bila samostalna pod III ak. Naoružana avionima tipa Pe-2. Februara 1952, rasformirana i sa ljudstvom 184. plnb formirala novi 184. iap.

122. hidroavijacijska eskadrila za vezu (VP 2848, rvp 10192, rj 5246) – formirana prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. kao 122. hidroavijacijsko odeljenje. Kao eskadrila formirana prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951, od 122. hidroavijacijskog odeljenja i hidrobaze 21. vazd. divizije. Bazirana u Divuljama, tokom celokupnog postojanja. Prvobitno bila u sastavu RM, a zatim u sastavu 21. vd (do 1959), u 9. vak-di (do 1964)[1] i 5. VaK-u (do 1966). Od 1966. do 1968, uvrštena u 97. ppa. Po rasformiranju prema nar. od 8. juna 1968. kao 3. odeljenje ulazi u sastav 784. ppdhe. U njenom naoružanju bili su avioni Aero-2H, Šort Silend, DHC-2 Biver, Roda i S-51.

1 U periodu 1961–1964. postoji i 122. lovačka eskadrila u sastavu 94. lap. Ove dve formacije, koje nose isti broj u istom vremenskom periodu, ne treba mešati.

Ostala u mob. razvoju kod 97. abr, sve dok nije brisana iz mob. razvoja prema nar. od 29. aprila 1976. jer je njene zadatke trebalo da vrši aev 784. eskadrile. Prema nar. iz novembra 1976, ponovo u mob. razvoju 97. abr kao rj 3382/12 Divulje. Ponovo brisana iz mob. razvoja po nar. od 24. aprila 1979.

27. helikopterska eskadrila (VP 8334, rvp 11694, rj 1273) – naređenje za formiranje 1273 III uprave izdato 16. jula 1953. Eskadrila formirana februara 1954. u Pančevu, po isporuci prvih helikoptera tipa S-51. Trebalo je da ima samostalni status, ali je ušla u okvir 119. vtrp. gde se prve dve godine vodi kao 5. eskadrila, a zatim kao 27. he. Eskadrila kasnije prebazirala na aerodrom Zemun. Od oktobra 1960. do marta 1961. vođena kod 107. vhp u Nišu. Marta 1961. preimenovana u 783. helikoptersku eskadrilu.

57. trenažna eskadrila – formirana 1953. preformiranjem Trenažne eskadrile iz Pančeva. Formirana u Novom Sadu (vp 4818) kao aev VK. Potom eskadrila za obuku pilota za helikoptere tipa S-51. Opremljena avionima Aero-2, postojala do 1955. kao samostalna formacija.

123. eskadrila za fotogrametriju (vp 2529) – formirana prema naređenju VKOS 429/56 i k-de JRV od 8. januara 1957. u okviru 119. vtrp u Zemunu. Nema podataka da je eskadrila zaživela.

16. izviđačka eskadrila Protivavionske artiljerije (VP 7559/–) – nar. s/p 18 od 20. juna 1958. za formiranje 16. vePAA (7058) kod 21. divizije Zemunik. Formirana 1958. nazivom kao izviđačka, ali sa prevashodnom namerom da vuče mete za potrebe Školskog centra PAA u Zadru. Naoružana avionima tipa Moskito. Od 1962/63. preoružana na mlazni avion TV-2. U 1964. preimenovana u 355. iae.

34. helikopterska eskadrila – u periodu od oktobra 1960. do marta 1961. ovakav naziv nosila je (I) eskadrila 107. vhp u Nišu, naoružana sa Mi-4. Potom 780. trhe.

48. helikopterska eskadrila – u periodu od oktobra 1960. do marta 1961. ovakav naziv nosila je (II) eskadrila 107. vhp u Nišu, naoružana sa Mi-4. Potom 781. trhe.

5c) Trenažne eskadrile vazduhoplovnih divizija do 1959

trenažna eskadrila 21. vd – postojala 1953–1954. i 1957–1959, na aerodromu Zemunik. U periodu između toga pominje se kao trenažno odeljenje. Eskadrila naoružana avionima F-47D, T-33A. Preformirana u velaba 9. vak-de.

trenažna eskadrila 29. vd – postojala 1953–1959, na aerodromu Niš. U periodu 1954–56. imala puno brojno stanje sa tipom F-47D, koji se u njoj koriste do 1959, a lete i avione tipa Aero-2. Preformirana u velaba 3. vak-de.

trenažna eskadrila 32. vd – postojala 1953–1959, na aerodromu Pleso. U njoj su korišćeni avioni tipa Moskito, Ujak-9 i dr. Preformirana u velaba 5. vak-de.

trenažna eskadrila 37. vd – postojala 1953–1959, na aerodromu Cerklje. U njoj lete avioni F-47D, 213 i dr. Preformirana u velaba 7. vak-de u Rajlovcu 1959.

trenažna eskadrila 39. vd – postojala 1953–1959, na aerodromu Skopski Petrovac. U njoj su korišćeni avioni tipa F-47D, S-49C, Ujak-9, Aero-2 i dr. Rasformirana u okviru reorganizacije Drvar 1959.

trenažna eskadrila 44. vd – postojala 1953–1954 (sa avionima S-49A, Ujak-9) i 1956–1959 (sa avionima T-33A, Aero-2) na aerodromu Batajnica. Preformirana u velaba 1. vak-de.

5d) Eskadrile za vezu vojnih oblasti

eskadrila za vezu 1. vojne oblasti (VP 3554) – formirana u Pančevu naređenjem od 17. decembra 1951, odnosno 1. februara 1952. Po formiranju u R formaciji razvijala aov XIV sk (3019) i aov IV sk (5659). Naoružana raznim školskim i avionima za vezu (Fazan, Po-2, Anson). Rasformirana/preformirana 1959.

eskadrila za vezu 3. vojne oblasti (VP 1060) – formirana naređenjem od 17. decembra 1951, odnosno 1. februara 1952. u Skoplju. Po formiranju u R formaciji razvijala aov Fronta B (4912) i aov V sk (3466). Posle 1952. umesto eskadrile Fronta razvija 3. eskadrilu 3. vo i aov korpusa. Naoružana raznim školskim i avionima za vezu (Po-2, Roda, Fazan, 212, Aero-2, Aero-3, Kurir). Preformirana 1959. u vezv 3. vak-de.

eskadrila za vezu 5. vojne oblasti (VP 7084) – formirana naređenjem od 17. decembra 1951, odnosno 1. februara 1952. na aerodromu Borongaj. Po formiranju u R formaciji razvijala aov Fronta C (3792) i aov XXIII sk (5943). Posle 1952. umesto eskadrile Fronta razvija 5. eskadrilu 5. vo i aov korpusa. Naoružana raznim školskim i avionima za vezu (Po-2, Zlin 381, Ut-2M, Fazan, Aero-3, Kurir). Preformirana 1959. u vezv 5. vak-de.

eskadrila za vezu 7. vojne oblasti (VP 2812) – formirana u Rajlovcu naređenjem od 17. decembra 1951, odnosno 1. februara 1952. Po formiranju u R formaciji razvijala aov Fronta G (6255) i aov VI sk (4533). Posle 1952. umesto eskadrile Fronta razvija 7. eskadrilu 7. vo i aov korpusa. Naoružana raznim školskim i avionima za vezu (Po-2, Zlin 381, Fazan, Aero-3, Kurir). Preformirana 1959. u vezv 7. vak-de.

5e) Eskadrile za vezu vazduhoplovnih korpusa

eskadrila za vezu 3. vak – formirana 1950. za potrebe komande 3. avio-korpusa. Bazirala na a. Bornogaj i opremljena raznim avionima za vezu (Po-2, Ut-

2M, Anson, Oksford, Dov, Spitfajer i dr.). Eskadrila primila avione zapadne proizvodnje posle izolacije, tipa Oksford i Anson u leto 1951. Postojala do posle 1956.

eskadrila za vezu 7. vak – formirana 1953. za potrebe komande 7. avio-korpusa. Bazirala na a. Batajnica i opremljena raznim avionima za vezu (Aero-2, Zlin 381). Postojala do posle 1956.

5f) Ostale eskadrile

trenažna/transportna eskadrila IV VOK-a – formirana u Zagrebu avgusta 1945. od zaplenjene tehnike.

eskadrila za vezu Komande JRV – nastala 1947 (?) u Zemunu sa raznim tipovima aviona za održavanje veze. Postojala do reorganizacije po planu Drvar 1959.

jurišna eskadrila VVU – preostala posle gašenja 105. všp (j) 1949. Bazirana na aerodromima Mostar i Rajlovac, naoružana avionima Il-2 i Uil-2. Postojala u sastavu VVU do prve polovine 1951.

artiljerijska eskadrila 3. mak – naređenje za formiranje izdato nar VKOS br 67/24. jula 1949, kao i za 3. avio-korpus. Postojala 1950–1951. pri 3. avio-korpusu, za korekciju vatre kopnene vojske. Moguće da je bazirala na aerodromu Bornogaj i da je od nje kasnije formirana eskadrila za vezu 5. vojne oblasti.

vazduhoplovna eskadrila SIV-a – formirana u okviru JAT-a 1958. sa vojnim sastavom za potrebe prevoza maršala Tita i ostalih ličnosti iz vrha države. Opremljena avionima DC-6B. Sledeće, 1959. godine, eskadrila ulazi u sastav 119. vtrp, kao njegova 1. specijalna eskadrila.

U periodu 1949–1955. postoji više eskadrila sa ovim nazivom privremenog karaktera:

trenažna eskadrila Komande JRV– Pančevo 1949, u R razvija 230. dopunski avio- puk K-de RV u Cerklju. U 1953. preformirana u 57. aev Novi Sad.

trenažna eskadrila Komande JRV – Banjaluka, predviđena za formiranje prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949, s tim da u R razvija 269. dopunski avio- puk.

Jedna TE rasformirana nar. pov. 1452 III up. od 10. septembra 1953.

5g) Vazduhoplovne eskadrile lake borbene avijacije vazduhoplovnih komandi 1959–1961

velaba 1. Vak-de – formirana 1959. od trenažne eskadrile 44. vld na aerodromu Batajnica, u sastavu 1. vak-de. Preformirana aprila 1961. u 460. elaba.

velaba 3. Vak-de – formirana 1959. od trenažne eskadrile 29. lbad na aerodromu Niš, u sastavu 3. vak-de. Preformirana aprila 1961. u 461. elaba.

velaba 5. Vak-de – formirana 1959. od trenažne eskadrile 32. vld na aerodromu Pleso, u sastavu 5. vak-de. Rasformirana aprila 1961.

velaba 7. Vak-de – formirana 1959. od trenažne eskadrile 37. lbad na aerodromu Rajlovac, u sastavu 7. vak-de. Preformirana aprila 1961. u 462. elaba.

velaba 9. Vak-de – formirana 1959. od trenažne eskadrile 21. mad na aerodromu Zemunik. Rasformirana aprila 1961.

5h) Vazduhoplovne eskadrile za vezu vazduhoplovnih komandi 1959–1961

vezv 1. Vak-de – formirana 1959. od eskadrile za vezu 1. vojne oblasti na aerodromu Batajnica, u sastavu 1. vak-de.

vezv 3. Vak-de – formirana 1959. od eskadrile za vezu 3. vojne oblasti na aerodromu Batajnica, u sastavu 3. vak-de. Preformirana aprila 1961. u 891. ezv.

vezv 5. Vak-de – formirana 1959. od eskadrile za vezu 5. vojne oblasti na aerodromu u Zagrebu, u sastavu 5. vak-de. Preformirana aprila 1961. u 894. ezv.

vezv 7. Vak-de – formirana 1959. od eskadrile za vezu 7. vojne oblasti na aerodromu Rajlovac, u sastavu 7. vak-de. Preformirana aprila 1961. u 892. ezv.

vezv 9. Vak-de – formirana 1959. na aerodromu Mostar, u sastavu 9. vak-de. Preformirana aprila 1961. u 893. ezv.

5i) ESKADRILE PO NUMERACIJI OD APRILA 1961[1]

Lovačke avijacijske eskadrile (lae)

120. lae – formirana aprila 1961. u okviru 83. lap u Zadru. Naoružana sa F-86E. U okviru puka prebazira u Titograd 1963. Po rasformiranju puka, u periodu 1964–1965, postaje samostalna u okviru 1. VAK. Potom (1966) preimenuje se u 242. lbae i ulazi u sastav 97. puka, ne menjajući tipa aviona ni mesto baziranja.

121. lae – formirana aprila 1961. u okviru 83. lap u Zadru. Naoružana sa F-86E. U okviru puka prebazira u Titograd 1963. Rasformirana 1964, zajedno sa 83. lap, a ljudstvo i tehnika ušli u 120. lae.

122. lae – formirana 5. aprila 1961. u okviru 94. lap na aerodromu Skopski Petrovec. Naoružana avionima F-86E. Posle rasformiranja matičnog puka, spojena 1964. sa 123. lae na istom aerodromu (ne mešati

1 Nar. s/pov. 96 15. mart 1961.

sa 122. haev koja postoji u isto vreme!).

123. lae – formirana 5. aprila 1961. u okviru 94. lap na aerodromu Skopski Petrovec. Naoružana avionima F-86E. Posle rasformiranja matičnog puka, 1964. postaje samostalna pod 1. VAK. U toku 1965. prepotčinjena je 198. puku (koji od 1966. nosi naziv 98. abr). Eskadrila prema nar. od 8. juna 1968. izlazi iz 98. abr i postaje osnov za prikupljanje aviona F-86D, koji su prebačeni iz Zagreba, i jezgro novoformiranog 83. lap. Početkom sedamdesetih (1971) prebazira u Prištinu gde se preoružava na Mig-21F (L-12). Bazirajući na ovom aerodromu eskadrila je preoružana verzijama Mig-21MF (L-15) 1979. i 1983. verzijom Mig-21Bis (L-17).

124. lae b – formirana 8. aprila 1961. u okviru 117. lap na a. Pleso kod Zagreba. Naoružana tipom F-86E, a od 1963. preoružana na tip F-86D. U sastavu iste jedinice prebazira 1967. na aerodrom Bihać na kome bazira sve do sredine maja 1992, kada preleće na aerodrom Ponikve. Tokom baziranja u Bihaću naoružana lovcima tipa Mig-21 i to podverzijama F (L-12) od 1967. do 1970; zatim PFM (L-14) 1970 – 1978. i verzijom Bis od 1978 do kraja postojanja. 124. lae učestvuje u b/d u ratu 1991–1992. Eskadrila maja 1992. ulazi u sastav VJ i to u 83. lap (avio-brigadu).

125. lae – formirana 8. aprila 1961. u okviru 117. lap na a. Pleso kod Zagreba. Naoružana tipom F-86E, a od 1963. preoružana na tip F-86D. U sastavu iste jedinice prebazira 1967. na aerodrom Bihać na kome bazira do sredine maja 1992, kada preleće na aerodrom Ponikve. Tokom baziranja u Bihaću naoružana lovcima tipa Mig-21 i to podverzijama F (L-12) 1967–68. do 1971; zatim PFM (L-14) 1971– 1979. i verzijom Bis od 1979. do kraja postojanja. 125. lae učestvuje u b/d u ratu 1991–1992. Eskadrila maja 1992. napušta Bihać i po dolasku na aerodrom Ponikve biva rasformirana.

126. lae – formirana 1961. Nar od 12. maja 1964. prelazi iz 117. puka u 204. puk, na a. Batajnica sa avionima tipa F-86E.

127. lae – formirana aprila 1961. u okviru 204. lap na aerodromu Batajnica, naoružana tipom F-86E. Od kraja 1962. vrši preobuku na tip Mig-21F (L-12), kojima je naoružana od 1963. Tokom 1964, u okviru unutrašnje reorganizacije 204. puka, preimenovana u 126. lae.

128. lae – formirana aprila 1961. u okviru 204. lap na aerodromu Batajnica, naoružana tipom F-86E. Od 1963. naoružana tipom Mif-21F (L-12). Tokom 1964, u okviru unutrašnje reorganizacije 204. puka, preimenovana u 127. lae.

129. lae – formirana aprila 1961. u okviru 185. školskog puka u Puli. U R razvoju kod 204. lap Batajnica 1961–1964. Od februara 1967. u R razvoju prelazi kod 117. lap. Naoružana avionima tipa F-86E sve do 1968–69, kada se preoružava avionima Galeb G-2. Naredbom od 7. aprila 1975. "radi hronologije brojeva" preimenuje se u 229. lbae, u sastavu istog puka (međutim, izgleda da je 129. lae ostala u R formaciji kod 117. puka do 1982).

126. lae – nastala 1964. preimenovanjem 127.lae u okviru 204. lap u Batajnici, na kome je do danas. Naoružana tipom Mig-21F (L-12) do 1967, zatim verzijom Mig-21PFM (L-14) od 1967. do 1970, od tada do 1977. verzijom Mig-21MF (L-15) i od 1977. do danas tipom Mig-21 Bis (L-17). Učestvovala u borbenim dejstvima u ratu nad Hrvatskom i BiH 1991–1992.

127. lae – nastala 1964. preimenovanjem 128. lae u okviru 204. lap u Batajnici, na kome je do danas. Naoružana tipom Mig-21F (L-12) do 1967, zatim verzijom Mig-21PFM (L-14) od 1967/8. do 1971, od tada do 1978. verzijom Mig-21MF (L-15) i od 1978. do kraja 1987. tipom Mig-21 Bis (L-17). Krajem 1987. eskadrila prenaoružana lovcima Mig-29. Učestvovala u borbenim dejstvima u ratu nad Hrvatskom i BiH 1991–1992.

128. lae – formirana 1964. u okviru 204. lap u Batajnici. U sastavu ovog puka do juna 1977, kada se prema nar. iz novembra 1976. preformira u **128. centar za preobuku (pilota supersoničnih aviona)**. Od 1982, vraćen joj je naziv lovačka eskadrila i ponovo je u sastavu 204. puka, sve dok nije rasformirana 1990, a njeno ljudstvo i tehnika podeljeni u okviru istog puka. Naoružana avionima Mig-21 u celom periodu postojanja, i to verzijama: F (L-12) od 1964. do 1971; verzijom PFM (L-14) od 1971. do 1982; verzijom U (NL-12) od kraja šezdesetih do 1978; verzijom UM (NL-16) u osamdesetim godinama i verzijom Bis (L-17) od 1982. do 1990.

121. lae – formirana 1968. na Skopskom Petrovcu, u okviru novoformiranog 83. lap. Eskadrila naoružana avionima F-86D. U toku 1969. preimenovana u 130. lae u okviru istog puka.

130. lae – nastala prenumeracijom 121. lae 83. lap u Skoplju. Naoružana avionima F-86D. Prebazira na novi aerodrom Priština 1970, gde prima avione Mig-21F (L-12). Na njima leti do 1978. Od tada naoružana avionima tipa Mig-21MF (L-15). Od 1987. u njenom sastavu su delom i avioni verzije Mig-21 Bis (L-17), da bi 1992–94. bila ponovo standardizovana na verziji Mig-21MF (L-15).

129. lae – formirana 1982. u okviru 185. avijacijskog puka kao lae A (š) na aerodromu Pula, preuzevši tehniku i ulogu 128. centra za preobuku pilota supersonične avijacije iz Batajnice. Naoružana avionima Mig 21-PFM (L-14) i Mig 21UM (NL-16). U R razvoju u sastavu 117. lap. U toku rata 1991–1992, učestvuje u b/d. Usled borbenih dejstava u ratu 1991, eskadrila prebazira na aerodrom Tuzla septembra

1991. Prema nar. od 30. oktobra 1991. ulazi u 117. abr, ali je u R sastavu kod 105. lbap (š)! Prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. ulazi u sastav 105. lbap – koji je trebalo da dođe u Tuzlu, a u R i dalje kod 117. abr. Naredbom od 16. aprila 1992. postaje samostalna pod VVA sa vp 8464. Po povlačenju iz Tuzle, eskadrila prelazi na aerodrom Priština, gde se 12. maja rasformira (po naredbi od istog dana trebalo je da prebazira u Batajnicu). Ljudstvo i tehnika su ušli u sastav 83. i 204. lap.

Lovačkobombarderske avijacijske eskadrile (lbae)

235. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 88. lbap u Batajnici. Naoružana tipom F-84G. Po rasformiranju matičnog puka 1964, postaje samostalna pod 1. VAK, preuzimajući avione i ljudstvo 88. lbap. Ulazi u sastav 98. abr u februaru 1966, prebazira na aerodrom Lađevci prema nar. od 5. maja 1967. Prenaoružana na tip J-21 Jastreb 1971 (u tom periodu avioni nose bedž tigra). Eskadrila se 1987 (prema nar. od 28. februara 1986) preoružava na izviđačku verziju IJ-21 Jastreb i preimenuje se u 354. iae, u okviru iste brigade.

236. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 88. lbap u Batajnici. Naoružana tipom F-84G. Po rasformiranju matičnog puka 1964. godine, eskadrila je rasformirana i spojena sa 235. lbae.

237. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 109. lbap u Cerklju. Naoružana tipom F-84G. Po preimenovanju 109. puka u 82. abr 1966, ostaje u njenom sastavu do 1991. U periodu 1966, avioni eskadrile nose znak pantera/leoparda. Prenaoružana na tip J-21 Jastreb 1972. Učestvuje u b/d u ratu u Sloveniji 1991. Prema nar. od 30. avgusta 1991. rasformirana i mahom u realnosti ušla u sastav 238. lbae.

238. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 109. lbap u Cerklju. Naoružana tipom F-84G. Po preimenovanju 109. puka u 82. abr 1966, ostaje u njenom sastavu do 1991. U periodu 1966, avioni eskadrile nose znak pantera/leoparda. Prenaoružana na tip J-21 Jastreb 1972. Od 1984. naoružana tipom Orao. Učestvuje u b/d u ratu u Sloveniji 1991, Hrvatskoj i BiH 1991–92. Jula 1991. prebazira u Banjaluku, gde od 30. avgusta ulazi u sastav 117. abr. U leto 1991. pripojena joj je 237. lbae, naoružana sa J-21 Jastreb i delovi 351. iae. Ljudstvo i tehnika eskadrile ušli u V i PVO VRS, a eskadrila nosi naziv *Risovi sa Vrbasa*.

239. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 172. lbap u Zemuniku od 1. eskadrile ovog puka. Naoružana tipom F-84G. Sa komandom puka prelazi 1969. u Titograd. Sledeće, 1970. preoružava se na tip J-21 Jastreb. Od 1987. naoružana avionima Galeb G-4. Učestvuje u ratu 1991–92. U sastavu VJ od 1992. ne menjajući aerodrom u okviru 172. avio-brigade.

240. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 172. lbap u Zemuniku od 2. i 3. eskadrile ovog puka. Po prebaziranju puka 1969. ostala u Zemuniku, prepotčinjena 97. avio-brigadi. Naoružana tipom F-84G do 1972–73, kada je preoružana na tip J-21 Jastreb. Eskadrila je prema planu Jedinstvo 2/3 1990. trebalo da bude prebazirana u Mostar. (Ona je rasformirana 1990. u Zemuniku, a njene avione i deo ljudstva preuzela je 245. lbae u Mostaru, koja je tada preuzela naziv 240. lbae.) U sastavu 97. abr. učestvuje u b/d tokom 1991. i 1992. u Hrvatskoj i BiH. Proleća 1992. prebazira iz Mostara u Niš. Ulazi u sastav VJ, ali je rasformirana 7. septembra 1992.

241. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 198. lbap u Skopskom Petrovcu. Po reorganizaciji puka 1996, u sastavu 98. abr. Naoružana tipom F-84G do 1971, a njeni avioni 1966. nose oznaku tigra. Od 1971. naoružana avionima J-21 Jastreb (nose oznaku kobre 1972). Od 1988. preoružana na tip Orao, kojima i danas operiše. Zbog osamostaljenja Makedonije, prelazi na aerodrom Lađevci februara 1992, a kasnije ulazi u sastav VJ.

242. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 198. lbap u Skopskom Petrovcu. Naoružana tipom F-84G. Rasformirana reorganizacijom ovog puka početkom 1966, a ljudstvo i tehnika pripojeni 241. lbae.

243. lbae – formirana aprila 1961. u okviru 185. lbap u Puli. U R razvoju kod 88. lbap-Batajnica. Od februara 1967. u R razvoju prelazi kod 98. abr. Naoružana tipom F-84G. Od 1968. preoružana na tip Galeb G-2. Tokom 1978–79, preformirana u 1. lbae/CZOPPSOS-a u Mostaru, ali je u R razvoju ostala do aprila 1984. u 185. puku, a potom kod COPPSOS-a u Mostaru. Po njegovom rasformiranju ponovo u R razvoju kod 185. puka. Prema nar. od 30. oktobra 1991. kada je rasformiran 185. puk ulazi u R sastav 105. lbap (š). Prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. eskadrila se razvija u R u Titogradu, za potrebe 105. lbap.

242. lbae – nastala preimenovanjem 120. lae na aerodromu Titograd 1966, odnosno promenom njene namene: sa lovačke na lovačko-bombardersku, iako tip aviona F-86E nije promenjen. U sastavu 97. abr 1966 –1969, a zatim ušla u sastav 172. lbap. Od 1970. naoružana sa J-21 Jastreb, a 1988–89. preoružana na tip Orao. Učestvuje u b/d u ratu 1991–92.

249. lbae – formirana 1966–67. u okviru 105. ašp u Zemuniku, prenaoružanjem 46. elaba. Naoružana tipom Galeb G-2 od formiranja do 1986, kada se preoružava na tip Galeb G-4. Učestvuje u ratnim dejstvima 1991–1992, dejstvujući sa a. Udbina od leta 1991. do aprila 1992. kada prebazira na Golubovce gde ulazi u sastav 172. abr. U sastavu VJ, a iz vremena b/d nosi naziv i oznaku *Kobre* na avionima. Rasformirana (1992) a ljudstvo i tehniku podelili 172. abr i 252. lbae.

251. lbae – formirana 1966. u okviru 105. ašp u Zemuniku, prenaoružanjem 46. elaba. Naoružana tipom Galeb G-2 od formiranja do 1999. Učestvuje u ratnim dejstvima 1991–1992, dejstvujući sa a. Udbina od leta 1991. do februara 1992. kada prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. prebazira na Golubovce gde ulazi u sastav 172. abr (u R kod 107. map, ne menjajući lokaciju). U sastavu VJ; iz vremena b/d nosi naziv i oznaku *Pume* na avionima. U ovoj eskadrili skoncentrisani svi operativni Galeb G-2 tokom devedesetih godina, a ukidanjem 333. eskadrile, u njen sastav ulaze 1994. godine i avioni Utva 75 (V-53) kao 3. ao u Kovinu. Usled dejstava neprijateljske avijacije, eskadrila je u aprilu 1999. izgubila sve svoje Galebove, pa je posle rata u reorganizaciji prema nar. NGŠ od 14. jula 1999, predislocirana u Kovin, potpuno se preoružavši na tip Utva-75.

245. lbae – formirana kao R prema nar. od 19. decembra 1968 (rvp 12156, rj 2310) u ratnom razvoju 525. tae Batajnica, sve do nar. od 28. januara 1975. Naredbom od 7. aprila 1975. "radi hronologije brojeva" preimenovana je 460. lbae u 245. lbae. U formaciji 82. abr 1975. godine. Eskadrila naoružana avionima J-21 Jastreb. Po reogranizaciji 82. lbap u njegovom sastavu do posle 1979, a zatim, prema nar. od 5. maja 1980, ova eskadrila prebazira u Mostar i ulazi u sastav CZOPPSOS, s tim da je u R razvoju kod 82. lbap i dalje, sve do dok prema nar. od 25. februara 1983. nije izmenila mesto mob. u Mostar. Naoružana avionima tipa Galeb G-2. U sastavu Centra do njegovog rasformiranja, a zatim od marta do septembra 1988. u sastavu 107. avio-puka, da bi od septembra 1988, od rasformiranja 1990, bila u sastavu 701. avio-brigade (prema nar. od 28. februara 1986, trebalo je da ima mob. mesto u okviru 82. abr). Prema planu Jedinstvo 2/3 rasformirana 1990. godine. (U realnosti preformirana sa delom ljudstva i tehnike iz 240. lbae, preuzevši njen naziv 1990).

247. lbae – formirana po nar. od 28. januara 1974, januara 1975. u okviru 98. avio-brigade na Skopskom Petrovcu. Naoružana avionima J-21 Jastreb. Na ovom aerodromu do februara 1992, kada zbog osamostaljenja Makedonije, u okviru puka, prelazi na Lađevce. Eskadrila rasformirana 7. septembra 1992.

229. lbae – naredbom od 7. aprila 1975. "radi hronologije brojeva"129. lbae je preimenovana u ovu eskadrilu. U sastavu 185. puka u Puli. Eskadrila naoružana tipom Galeb G-2. Od 1983–84, preoružana na Galeb G-4. Učestvuje u ratnim dejstvima 1991–1992. Prebazira na Golubovce septembra 1991. i ulazi u sastav 172. lbap, prema nar. od 30. oktobra 1991.

252. lbae – nastala prema nar. od 28. februara 1986. preimenovanjem 525. samostalne trenažne eskadrile na aerodromu Batajnica, koje je izvršeno tek septembra 1987. Naoružana avionima tipa Galeb-4 (N-62T i N-62), Galeb-2, Jastreb, Utva-66. Eskadrila je bila pod direktnom komandom 1. korpusa RV i PVO (1986–1988), zatim je ušla u sastav 701. avijacijske brigade (septembar 1988–1990), zatim po njenom rasformiranju prema planu Jedinstvo 2, samostalna (vp 5281, rvp 11490, rj 5922), međutim korekcijom plana Jedinstvo 3, ulazi sastav 97. avijacijske brigade (1990–1992) ne menjajući mesto baziranja. U toku rata septembar 1991–maj 1992. eskadrila u b/d deluje samostalno pod komadnom 1. Ko RV i PVO. Po naređenju od 20. januara 1992, 252. lbae sada sa nazivom *Kurjaci sa ušća* ulazi u sastav 204. avijacijske brigade (1992–1994).

253. lbae – prema nar. od 28. februara 1986, trebalo je da se 462. elaba u Tuzli preoruža i preimenuje u ovu eskadrilu i uđe u sastav 701. abr. Iako je vođena neko vreme u dokumentima, nije nikad formirana.

Razne eskadrile sa brojevima 300+

333. mae (š) – prema nar. iz novembra 1976, koja je izvršena nešto kasnije, nastala preformiranjem 3. eskadrile 105. lbap(š) u Zemuniku. Prema R razvoju razvijala je 333. lbae (š) i 334. ela (š) koje su obe ulazile u 101. ap(š) R. Prvobitno namenjena za obuku stranih pilota na Galeb G-2. Naoružana tipovima Zlin 526F, Utva 75, Galeb G-2, Jastreb IJ-21, koji su činili akrogrupu (od 1984). Prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. do 1988. ulazi u R sastavu u 107. ap(š). Prema planu Jedinstvo 2/3 1990. postaje elba R, ali prema nar. od 31. oktobra 1990. u 333. lbae R. Septembra 1991. rasformirana u Zemuniku, a tehnika (avioni Utva 75) prebačene u Rajlovac, a kasnije u Kovin. Prema nar. od 30. oktobra 1991. ulazi u R formacijski sastav kod matičnog 105. lbap (š). Prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. izlazi iz sastava 105. puka i prelazi u VVA Rajlovac. Istim naređenjem ponovo je u R kod 107. map.

334. ela (Š) R – prema nar. iz novembra 1976, koja je izvršena 1977/78, formirana u R razvoju kod 333. mae (š) 105. lbap (š) u Zemuniku. Predviđena za 101. ap (š) R. Prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987, formirana 17. marta 1988, kao 334. **lbae** (š), preformiranjem 1.lbae/ CZOPPSOS u Mostaru, u sastavu 107. ap. Naoružana avionima Galeb G-2. Namenjena za školovanje pitomaca ŠROA. Rasformirana prema planu Jedinstvo 2/3 1990. godine, 8. juna 1990. Prema naredbi od 31.oktobra 1990. prevodi se u R status kao 334. elaba R, Zemunik. Prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. ukinut njen mobilizacijski razvoj.

Izviđačke avijacijske eskadrile (iae)

350. iae – formirana aprila 1961. u okviru 103. iap u Tuzli. Naoružana tipovima RT/IT-33A (1961–1974), Jastreb IJ-21 (1974 –1990), Orao INJ-22 (1988 –1990). U sastavu sledećih jedinica: 103. iap (1961–

1966), 98. Abr (1966–1978; 1983–1985), samostalna pod 1. Vak (1978–1982), samostalna pod 1. Ko RV i PVO (1986–1988) kada je nosila VP 1851; u 701. abr (1988–1990). Rasformirana 1990.

351. iae – formirana aprila 1961. u okviru 103. iap u Tuzli. Naoružana sa RT/IT-33A. Početkom 1966. rasformirana, a tehnika i ljudstvo ušli u 350. iae.

352. iae – formirana aprila 1961. u okviru 184. Iap na a. Pleso. Naoružana sa RF-84G (1961–1963); IF-86D (1964–1968); Mig-21R odnosno: L-14I, kasnije i L-15I (1968–1997). Prebazira na a. Bihać 1968, a 1992. prebazira na a. Batajnica. U sastavu 184. iap (1961–1965), 16. iabr (početak 1966), 82. abr (1966–1968), 117. lap (1968–1974,), kao 352. liae, i od 1990. do 1992, samostalna pod Komandom RV i PVO od 28. januara 1974 (do 1990) sa VP 2162 (rj 1051); u sastavu 204. abr (5.1992–) U periodu 1966. nosila znak dabra.

353. iae – formirana aprila 1961. u okviru 184. Iap na a. Pleso. Naoružana avionima RF-84G (1961–1964); IF-86D (1964–1966). Rasformirana 1966, a ljudstvo i tehnika ušli u 352. iae.

354. iae – formirana aprila 1961. u okviru 185. Lbap (š) na a. Pula. U R formaciji 1961–64. u sastavu 1. vak-de. Od februara 1967. u R razvoju prelazi kod 82. abr. Naoružana avionima T-33, TV-2/ITV-2. Rasformirana 1968.

355. iae- (VP 7559) formirana prema nar. od 12. maja 1964. preimenovanjem 16. Iae u Zemuniku. Naoružana avionima TV-2. Samostalna 1964–1965, zatim ulazi u sastav 172. Lbap. Rasformirana 1965–66. ili 1968.

353. iae – formirana 1966. u okviru 97. puka, kasnije abr, sa RF-84G na a. Mostar. Naoružana avionima RF-84G (1966–1973), Jastreb J/IJ-21 (1973–1982, 1992–94), Orao (1982–), Mig-21R/L-15I (1997–). Maja 1992. prebazira na a. Lađevci, ulazi u sastav VJ, spaja se sa 354. iae/98. abr i ulazi u sastav 98. puka-brigade.

Učestvovala u b/d u ratu 1991–1992. U periodu 1966. nosila simbol jelena.

351. iae – formirana prema nar. od 29. avgusta 1973, u sastavu 82. abr na a. Cerklje. Naoružana avionima IJ-21(1973-1984/5), zatim sa IJ-22 Orao (1984/85-1991). U periodu 1978–1982. samostalna pod 5. Vak, kao VP 2785. Početkom jula 1991. prebazirala na a. Bihać, gde je zatim rasformirana prema nar. od 30. avgusta 1991, ljudstvo i tehnika mahom ušli u 352. iae/117. abr. Učestvovala u b/d u ratu 1991.

354. iae – nastala preimenovanjem 235. Ibae/98. abr, na a. Lađevci, 1987, a prema nar. od 28. februara 1986. Naoružana avionima IJ-21, u sastavu 98. abr do rasformiranja 7. septembra 1992. Ušla u sastav 353. Iae. Učestvovala u b/d 1991–1992

Eskadrile lake borbene avijacije

460. elaba – formirana od Veleba 1.Vak-de aprila 1961. na a. Batajnica (VP 6250). 1964. prebazira na a. Pleso, a zatim na a. Cerklje. U sastavu: 1. Vak-de(1961–1964), 109. Ibap (1965), 16. abr (početak 1966), 82. Abr (1966–1973). Naoružana avionima 522 (1961–67) i Kraguj (1967–1973). U junu 1973. preformirana, njena tehnika podeljena novim 466. i 467. elaba, a eskadrila od 29. avgusta 1973. postaje **460. lbae** i prima avione Jastreb. Postojala sa ovim brojnim nazivom sve dok naredbom od 7. aprila 1975. "radi hronologije brojeva" nije preimenovana u 245. lbae.

461. elaba – formirana od Veleba 3.Vak-de aprila 1961. u Nišu (VP 4092). Prema nar. od 8. juna 1968. izlazi iz sastava 98. abr, biva rasformirana a mob. mesto postaje Pančevo. U sastavu 3. Vak-de (1961–1964), 98. Abr (1966–968). Ponovo formirana prema nar. od 7. marta 1973, u Pančevu kao elaba-t u sastavu 98. abr (1973–1978, kao 2116-21) zatim prema nar. iz novembra 1976, koja je izvršena 1978, samostalna pod 1. Vak-om (tada VP 2596). Naoružana avionima 522 (1961–1976/77), Kraguj/Utva-66 (1976/77-1981). Rasformirana prema nar. od 16. novembra 1981. i uključena u 525. tae, a u njene objekte došao 6/rd/250. rp PVO.

462. elaba – formirana od Veleba 7.Vak-de aprila 1961. u Tuzli (VP 7167). U sastavu 7. Vak-de (1961–1964), 103. Iap (1965–1966), 98. abr (februar 1966–1968). Naoružana avionima 522. Rasformirana prema nar. od 24. oktobra 1968, a njen mob. razvoj preuzela 82. abr. Ponovo formirana prema nar. od 7. marta 1973, u Tuzli kao elaba-š, u sastavu VVA. Slovo (š) u nazivu do 1977. Služila za obuku pitomaca ŠROA (sa VP 3936). Naoružana avionima 522 (1973–1977), Kraguj/Utva -66 (1977–1988). Prema nar. od 28. februara 1986, trebalo je da se preformira sa novom tehnikom, promeni naziv u 253. lbae i da uđe u sastav 701. abr. Iako je tako vođena neko vreme u dokumentima, nije nikad došlo do ove preformacije. Rasformirana septembra 1988, posle završetka obuke 39. klase ŠROA. Komandant i vojna pošta preuzeti od tada formirane 701. abr.

463. elaba – formirana u okviru 105. vnp aprila 1961. u Titogradu, u R formaciji 1961-64, u sastavu 7. vak-de. Kasnije u Zemuniku. Naoružana avionima Aero-3 i 522. Rasformirana 1966-67. Preformirana u 249/251. Lbae/ 105. Lbap (š).

464. elaba – formirana u okviru 105. vnp aprila 1961. u Titogradu. U R formaciji 1961–64. u sastav 5. vak-de. Kasnije u Zemuniku. Naoružana avionima Aero-3 i 522. Rasformirana 1966–67. Preformirana u 249/251. Lbae/ 105. Lbap (š).

465. elaba – formirana u okviru 105. vnp aprila 1961. u Mostaru. U R formaciji 1961–64. u sastavu 9. vak-de. Kasnije u Zemuniku. Naoružana avionima

Aero-3 i 522. Rasformirana 1966-67. Preformirana u 249/251. Lbae/ 105. Lbap (š).

466. elaba – formirana po nar. od 8. jula 1968. u ratnom razvoju 82. abr. Formirana kao aktivna jedinica, po nar. od 7. marta 1973, juna 1973. od aviona 460. elaba/ 82. abr na a. Cerklje. Naoružana avionima J-20 Kraguj. Prema nar. iz novembra 1976, koje je izvršeno 1978, prebazira na a. Lučko, izlazi iz sastava 82. abr i prepotčinjava se 5. Vak-u, kao VP 1430. Rasformirana nar. SSNO br. 745-1 od 15. aprila 1982. Na njenom mestu formirana 711. pohe/111. Abr.

467. elaba – formirana po nar. od 8. jula 1968. u ratnom razvoju 82. abr. Formirana kao aktivna jedinica, po nar. od 7. marta 1973, juna 1973. od aviona 460. elaba/ 82. Abr na a. Cerklje. Naoružana avionim J-20 Kraguj. Prebazira na a. Brnik prema nar. iz novembra 1976, koje je izvršeno 1978. Izlazi iz sastava 82. abr i prepotčinjava se 5. Vak-u, kao VP 3479. Rasformirana sredinom po nar. od 6. juna 1984.

467.-? elaba – formirana septembra 1988. od aviona J-20 Kraguj, povučenih iz upotrebe kod 462. elaba, u sastavu RŠTO Slovenije na a. Brnik. Oduzimanjem aviona od strane JNA i njihovim prebacivanjem na a. Batajnicu 2 . juna 1991. prestala da postoji.

46 .-? elaba – formirana septembra 1988. od aviona J-20 Kraguj, povučenih iz upotrebe kod 462. elaba, u sastavu RŠTO Crne Gore, na a. Golubovci. Rasformirana krajem 1991. ili početkom 1992. Učestvovala u b/d 1991.

Trenažne eskadrile

525. trenažna eskadrila (VP 5935) – formirana nar. od 17. jula 1967. za potrebe trenaže Komande RV i PVO, na a. Batajnica. U najranijem periodu radila u okviru VOC-a, ali je od formiranja samostalna pod KRV. Naoružana avionima F-84G i Kurir (1967), T-33A/TV-2/IT-33-A/ITV-2A/TT-33A (1971–1983), Galeb G-2 (1968–1986), Jastreb J-21 (1972–1986), Utva-66 (1981–1986) i Galeb G-4 (1982–1986). Vršila i vuču meta. Februara 1986. preimenovana u 252. lbae 1. korpusa RV i PVO. Prema nar. od 19. decembra 1968. razvija u R: 245. lbae. Od 15. juna 1970. eskadrila je nosilac mob. razvoja za 890. i 896. aev. Prema nar. od 9. juna 1980. 896. aev nije više u R razvoju kod 525. tae.

Protivpodmorničke avijacijske eskadrile (ppae)

570. ppae – formirana aprila 1961. U okviru 97. ppap na a. Mostar. Naoružana tipom 214. Rasformirana 1964.

571. ppae – formirana aprila 1961. U okviru 97. ppap na a. Mostar. Naoružana tipom 214. Rasformirana 1964.

Transportne avijacijske eskadrile (trae)

675. trae/mtrae – formirana od 1. specijalne eskadrile 119. Vtrp, marta 1961. na a. Batajnica u sastavu 119. Vtrp. U R razvoju kod 138. vtrp VK. Prema nar. od 17. februara 1966. postaje samostalna 1966 (VP 8664) i u R razvija 138. ppa VK Surčin. Osnovni zadatak je prevoz maršala Tita i drugih VIP ličnosti. Preformirana u **675. mtrag** prema nar. iz novembra 1976. Međutim, 1983. postaje ponovo mtrae. 1983. poslužila je za osnov formiranja 138. Trabr A, u čijem je sastavu do rasformiranja 1997. U sastav eskadrile 1992. Ušla i rasformirana 679. Trae. U naoružanju: C-47/Li-3, DC-6B, IL-14, IL-18, Karavela, Boing 727, AN-12, Jak-40, DO-28, Falkon 50, Lirdžet 25B, Boing 707-kargo (1991-97), AN-26 (1992). Učestvovala u b/d 1991–92.

676. trae – formirana od eskadrile, sa C-47 119. Vtrp, marta 1961. na a. Zemun u sastavu 119. Vtrp. Po formiranju prešla na a. Batajnica.. Rasformirana početkom 1966.

677. trae – formirana od eskadrile, sa Ju-52 119. Vtrp, marta 1961. na a. Zemun. Po formiranju prešla na a. Niš, gde ulazi u (novi) 81. Ppa aprila 1961. U 81. Ppa do njegovog rasformiranja 1964, a zatim prelazi u 107. Ppa. U sledećem periodu preoružana na C-47/Li-3. Prema nar. iz januara 1973. prelazi u sastav 119. ppa, ne menjajući mesto baziranja. Preoružana na AN-26 (1 AN-2) 1976. Učestvovala u b/d 1991–92. Prepotčinjena 138. trabr prema nar. SSNO, 20. januara 1992.

678. trae – formirana od eskadrile, sa C-47 119. Vtrp, marta 1961. na a. Zemun. Po formiranju prešla na a. Mostar gde ulazi, kao samostalna (VP 1341), u sastav 9. Vak-de. U 1964. ulazi u sastav 97. Ppa, a početkom 1966. rasformirana. Avioni popunili 679. Trae/111. Ppa.

679. trae – formirana od eskadrile, sa Li-3 119. Vtrp, marta 1961. na a. Zemun. Po formiranju prešla na a. Cerklje, gde ulazi u (novi) 111. Ppa aprila 1961. Prebazira na a. Pleso 1968. Naoružana avionima Li-3 i 214 (1961–1966), C-47 (1966–1976). AN-26 i AN-2 (1976–1992). Po izbijanju rata leta 1991. prebazira na a. Batajnica i ulazi u sastav 138. trabr, zvanično prema nar. SSNO, 20. januara 1992. Prema naredbi od 9. juna 1992. rasformirana, a njeni delovi ulaze kao 3. i 4. trao u sastav 675. Trae. Učestvovala u b/d 1991–92.

680. trae R – formirana aprila 1961. u okviru 138. vtrp R Batajnica. Od 1964. razvoj u 138. ppa R na a. Surčin. Nema je u kasnijim R razvojima.

681. trae R – formirana aprila 1961. u okviru 138. vtrp R Batajnica. Od 1964. razvoj u 138. ppa R na a. Surčin. U mobilizacijskom razvoju formirala bi se od aviona JAT-a. Ukinut mob. razvoj prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

682. trae R – formirana (1964?) u okviru 138. Ppa R na a. Brnik. U mobilizacijskom razvoju formirala bi se od aviona Ineks-Adrije aviopromet (u mob razvoju 1973: Surčin). Prema naređenju do 27. juna 1983. mob. mesto eskadrile je Ljubljana. Ukinut mob. razvoj prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

683. trae R – formirana (1973?) u okviru 138. abr R na a. Surčin. (u mob razvoju 1973 – Brnik, izmena form. po nar. 31. oktobra 1973. Surčin). Ukinut mob. razvoj prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

684. trae R – formirana (1973?) u okviru 138. abr R na a. Osijek, izmena form. po nar. 31. oktobra 1973. Surčin. Ukinut mob. razvoj prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

678. trae R (rj 5121) – po nar. od 29. avgusta 1973. eskadrila u mob razvoju 119. ppa. Mob. mesto Skoplje. U R razvoju i posle formiranja 119. abr 1981. Ukinut mob. razvoj prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

685. trae R – prema nar. od 25. decembra 1973. formirana u mob. razvoju kod 111. ppa. Mob mesto Osijek. (vp 3074-1). U R sastavu i kod 111. abr od 1981. Ukinut mob. razvoj prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

676. protivpožarna avijacijska eskadrila – formirana prema nar. od 1. marta 1985, preformiranjem ppao u Zemuniku pod Komandom RV i PVO. Naoružana tipom Kanader CL-215. U sastavu 97. abr u periodu 1984–1990, a od tada planom Jedinstvo 3, ponovo samostalna (preuzela elemente dodeljene 252. lbae: vp 5281, rvp 11490, rj 5922) pod Komandom RV i PVO. Zahvaćena b/d 1991. Po izbijanju rata 1991. prebazira na a. Golubovci (Tivat). Prema nar. od 30. oktobra 1991. trebalo je da bude rasformirana i uključena u 138. trabr, prema nar. SSNO, 20. januara 1992 u sastavu je 138. trabr bazirana u Tivtu. Prema naredbi od 9. juna 1992, rasformirana. Avioni parkirani na a. Surčin.

678. mešovita avijacijska eskadrila – formirana u sastavu 138. trabr na a. Batajnica 1990, od dela 675. i 890. eskadrile. Namenjena za EI i PED i naoružana modifikovanim MI-8 i Jak-40. Rasformirana sredinom 1992, a ljudstvo i tehnika ušli u sastav 675. mtrae. Učestvovala u b/d 1991–92.

Protivoklopne helikopterske eskadrile (pohe)

711. pohe – formirana po nar. SSNO 745-1, 19. aprila 1982, u okviru 111. abr, na mestu rasformirane 466. elaba. Naoružana helikopterima SA-341 Gama HN-42, a od 1989–90. sa SA-342 HN-45. Po izbijanju rata leta 1991. prebazira na a. Lučko. Učestvovala u b/d 1991–92. U maju 1992. prelazi u sastav VRS.

712. pohe – formirana na a. Niš 1981. u okviru 119. Ppa-abr. Naoružana helikopterima SA-341 Gama HN-42, a od 1989–90. SA-342 HN-45. Godine 1988. preformirana u jedinicu B tipa. Učestvovala u b/d 1991–92.

722. pohe – formirana prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987, u 1988. prenaoružanjem 783. He/107. hp. Naoružana helikopterima SA-341 Gama HN-42, a od 1989–90. sa SA-342 HN-45. Prema R rasporedu trebalo je da bude u 701. abr (1988–90), potom prema planu Jedinstvo 2/3 1990. u 97. abr. Rasformirana 28. juna 1991.

713. pohe – formirana 1988 (prema nar. od 28. februara1986). U okviru 111. Abr na a. Pleso/Lučko. Naoružana helikopterima SA-341 Gama HN-42, a 1989–90. sa SA-342 HN-45. Rasformirana i uključena u sastav 711. pohe po izbijanju rata 1991.

714. pohe – formirana (prema nar. od 28. februara 1986), KRV i PVO s/p 08/327-1 od 2. februara 1988, nar. 3. Ko s/p 08/76-1 od 23. maja 1988 (rok formiranja jezgra 1. jun 1998, sa krajnjim rokom 23. septembar 1988) u sastavu 119. abr na a. Lađevci. Naoružana helikopterima SA-341 Gama HN-42, a 1989–90. sa SA-342 HN-45. Učestvovala u b/d 1991–92.

721.pohe – prema nar. od 28. februara 1986, trebalo je da se formira sa novom tehnikom 1989. i da uđe u sastav 701. abr. Iako je vođena neko vreme u dokumentima, nije nikad formirana.

Helikopterske eskadrile

780. trhe – formirana u okviru 107. helikopterskog puka u Nišu aprila 1961. Eskadrila naoružana tipom Mi-4. U 1964, prebazirana na a. Pleso–Zagreb, gde je ušla u sastav 111. ppa. Preoružana na tip Mi-8 1973. Učestvuje u b/d u ratu u Sloveniji, Hrvatskoj i BiH 1991–1992. Avgusta 1991. prebazirana na Zalužane kod Banjaluke. Maja 1992. ulazi u sastav 92. mabr V i PVO VRS.

781. trhe – formirana u okviru 107. helikopterskog puka u Nišu aprila 1961. Prebazirana na a. Pleso–Zagreb prema nar. iz januara 1973. u sastav 111. ppa i potom preoružana na tip Mi-8. Rasformirana prema planu Jedinstvo 3, 1990, a njeno ljudstvo i tehnika podeljeni u okviru matične 111. abr.

782. trhe – formirana u okviru 107. helikopterskog puka u Nišu aprila 1961. Naoružana helikopterima S-55. U ratnom razvoju 1961–1964. ulazila u sastav 81. ppa. Od 1964, prelazi u sastav 97. ppa u Mostar. Prema nar. od 17. februara 1966. postaje samostalna šhe pod VVA. (VP 3028). U tom periodu u eskadrili preostali S-51 povučeni iz 783. he. Od februara 1967. u R razvoju prelazi kod 105. ašp. U 1968. preoružana na Mi-2. Od januara 1973. ulazi u sastav 107. školskog helikopterskog puka koji dolazi u Mostar, kao 782. he (š), čiju vojnu poštu preuzima ovaj puk. Eskadrila je preoružana na tip SA-341 Gazela. Prema nar. iz novembra 1976, u R razvoju ulazi u sastav 101. ap (š) R, s tim da je mob. mesto u R formaciji do

aprila 1984. bilo Zemunik, a potom Mostar. Prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987, od 1988. u R razvoju je kod 107. ap (š). Učestvuje u b/d tokom 1991–92. Po povlačenju iz Mostara u Podgoricu, rasformirana naredbom od 16. aprila 1992.

783. he – nastala preimenovanjem ranije 27. helikopterske eskadrile 119. puka aprila 1961. Eskadrila je tada prebazirana iz Pančeva u Zemun, a kasnije (1962) u Batajnicu. Naoružana tipom S-51, a od 1960. uvodi odeljenje sa Bel 47. Eskadrila potom predaje S-51 u 782. he, pa u periodu 1965–67. ostaje na jednom odeljenju Bel-47. Po rasformiranju 119. puka, prema naređenju od 17. februara 1966, ulazi u sastav 107. ppa i prebazira u Niš. Preoružana na S-55 u 1967. U januaru 1973. dobija naređenje da sa komandom puka prebazira u Mostar i preoružava se na tip Sa-341 Gazela. Prema nar. iz novembra 1976, u R razvoju izlazi iz sastava 107. hp i postaje 783. ezv SSNO. Od nar. 2. marta 1981. u ratu je pod ZNGŠ za RV i PVO. U toku 1987. eskadrila je preoružana na borbenu verziju Sa-341/342 Gama, a od 1988. preimenovana u 722. pohe.

784. ppdhe – formirana nar. od 15. marta 1961. u okviru 97. puka u Mostaru (verovatno do formiranja došlo kasnije 1964?). Naoružana helikopterima S-55 mk 5 i mk 7. Prelazi u Divulje 1968. kada u njen sastav ulaze hidroavioni rasformirane 122. i (DHC-2 Biver, Utve...). Od 1974, kada izbacuje tip S-55 i deo hidroaviona, vrši preobuku na tip Ka-25. Od 1980–81. uvodi helikoptere MI-14, a početkom 1988. tip Ka-28. Tokom 1991. prebazira u Mostar, a po naređenju od 20. januara 1992. u Tivat, 1992. u Podgoricu.

787. trhe – formirana maja 1968. u okviru novog 119. trhp u Nišu. Eskadrila je naoružana tipom Mi-8. Po rasformiranju 789. trhe u eskadrili objedinjeni svi Mi-8 ovog puka. Učestvuje u b/d u ratu 1991–1992.

789. trhe – formirana maja 1968. u okviru novog 119. trhp u Nišu. Eskadrila je naoružana tipom Mi-8. U ovoj jedinici do rasformiranja 31. decembra 1990, prema planu Jedinstvo 3.

790. trhe – formirana prema nar. od 17. juna 1975, od trho 97. avio-brigade, ranije naoružanog tipom S-55. Bazirana u Divuljama (5699–18). Preoružava se na tip Mi-8. Prema planu Jedinstvo 3, 1991. prelazi u Mostar, a 1992. prebazira u Golubovce.

786. hev (rvp 12745, rj 6545) – formirana kao R jedinica prema planu Jedinstvo, od 17. septembar 1987. u Mostaru. Namenjena za potrebe održavanja veze Komande RV i PVO pod čijom je direktnom komandom bila u ratnom razvoju. Trebalo je da se formira od 3/782.he i od delova 783. he. Prema naredbi SSNO od 20.1. 1992. ulazi u R sastav 138. trabr. Naredbom 12. maja 1992, mob. mesto eskadrile prepisano u Tivat. Prema naredbi od 9.6. 1992, ukinuta u mobilizacijskom razvoju.

792. trhe – prema nar. od 28.2. 1986, trebalo je da se formira sa novom tehnikom 1990. i da uđe u sastav 701. abr. Iako je vođena neko vreme u dokumentima, nije formirana nikad.

Eskadrile za vezu (avijacijske eskadrile za vezu)/ eskadrile za izviđanje i vezu

890. aev – formirana od eskadrile za vezu 119. vtrp, marta 1961. u Zemunu. Naoružana pretežno avionima Kurir. Sa pukom, oko 1962. prebazira na a. Batajnica. Kada je 119. puk rasformiran prema naređenju od 17. februara 1966, prepotčinjena direktno Komandi RV, kao njena samostalna eskadrila za vezu a zatim preoružana na helikoptere S-55 1968. Rasformirana prema nar. od 15. juna 1970, a njen mob razvoj preuzima 525. tae u Batajnici. Od 28. januara 1974. izmena mob. mesta Zemun> Batajnica.

891. aev – formirana aprila 1961. od eskadrile za vezu 3. vak-de (ranije ezv 3. vo) u Skoplju. Maja 1961. prepotčinjena 81. ppa (komanda u Nišu) a 1/891. trebalo je da ostane samo u Skoplju. Naoružana tipom Kurir. Po rasformiranju 81. puka, postaje samostalna pod 1. VAK-om 1964–1965, kada prebazira sa a. Skoplje na a. Petrovac, da bi sledeće sezone 1965–66, bila u sastavu 198. lbap i konačno od 1966. prepotčinjena 107. ppa. Rasformirana prema nar. od 8. juna 1968. Njen ratni razvoj (891. aev IIIA, rvp 12613, rj 2132) preuzelo aov 98. abr u Skopskom Petrovcu. Formirana kao **891. ho** (vp 4081) za potrebe 3. armije prema nar. od 9. juna 1980. u Skopskom Petrovcu. Do tada u R razvoju kod 98. lbap.-a. U R kao 891. aev. Naoružana helikopterima SA-341 Gazela. Prema nar. od 1. marta 1985, preformiran iz ho u **heiv B**. Od 1988. ima odeljenja u Nišu i Golubovcima od rasformiranih eiv tamošnjih armija. Rasformirana 1992. po povlačenju 3. vojne oblasti u Srbiju.

892. aev (vp 8794) – formirana aprila 1961. od eskadrile za vezu 7. vak-de (ranije ezv 7. vo) u Sarajevu. Opremljena tipom Kurir. Po rasformiranju 7. vak-de, maja 1964, prepotčinjena 7. vojnoj oblasti. Ukinut mob. razvoj prema naređenju od 17. februara 1966. i rasformirana 17. jula iste godine. Prema nar. od 8. juna 1968. njen ratni razvoj (892. aev VII A, rvp 12769, rj 3602) preuzelo aov VTA u Rajlovcu. Kako je to odeljenje rasformirano 1973, od januara 1974. mob. razvoj eskadrile preuzela 130. vb Rajlovac. Formirana kao **892. ho** (vp 4082) za potrebe 7. armije prema nar. od 9. juna 1980. u Rajlovcu. U R kao 892. aev. Do tada u R razvoju kod 130. vb u Rajlovcu. Naoružana helikopterima SA-341 Gazela. Prema nar. od 1. marta 1985, preformiran iz ho u **heiv B**. Po reorganizaciji armija, krajem 1988. ušla u sastav 896. eiv– kao odeljenje u Rajlovcu.

893. aev (vp 3278) – formirana aprila 1961. od eskadrile za vezu 9. vak-de u Mostaru. Po rasformiranju te vak-de, ulazi u sastav 97. ppa 1964–1965, da bi

potom bila rasformirana. Naoružana pretežno avionima tipa Kurir. Prema nar. od 14. septembra 1972, 893. aev 2.a u mob. razvoju kod 119. ppa. Formirana kao **893. ho** (vp 4078) za potrebe 2. armije prema nar. od 9. juna 1980. u Nišu. U R kao 893. aev, a do tada u R razvoju kod 119. vtrp. Naoružana helikopterima SA-341 Gazela. Prema nar. od 1. marta 1985, preformiran iz ho u **heiv B**. Po reorganizaciji armija krajem 1988. ušla u sastav 891. eiv– kao odeljenje u Nišu.

894. aev – formirana aprila 1961. od eskadrile za vezu 5. vak-de (ranije ezv 5. vo) u Zagrebu (do 1964. na Plesu, potom na Lučkom). Naoružana tipom Kurir. Eskadrila je od aprila 1961. u sastavu 111. ppa sve do rasformiranja 1968. Tokom sedamdesetih pominje se u mobilizacijskom razvoju 111. ppa, kao 894. aev R. Rasformirana prema nar. od 8. juna 1968. Njen ratni razvoj (894. aev V A, rvp 10045, rj 2736) preuzeo 111. ppa Pleso. Prema nar. od 14. septembra 1972, eskadrila je R razvoju kod aov 111. ppa. Formirana kao **894. ho** (vp 3880) za potrebe 5. armije prema nar. od 18. avgusta 1981. u Plesu. U R kao 894. aev (rj 2736), a dotada u R razvoju kod 111. vtrp. Naoružana helikopterima SA-341 Gazela. Prema nar. od 1. marta 1985, preformiran iz ho u **heiv B**. Od 1988. ima odeljenje na Brniku od tamošnje rasformirane heiv. Učestvuje u b/d od prvog dana rata u Sloveniji i kasnije u Hrvatskoj 1991–92. Iz Plesa prebazirana 1991. u Bihać. Rasformirana 1991, helikopteri ušli u sastav snaga drugih jedinica i SVK.

895. aev R – formirana 1964. pri 119. puku, kao R eskadrila za potrebe 1. VAK-a. Prema nar. od 8. juna 1968. njen ratni razvoj (895. aev VK, rvp 11512, rj 5110) na a. Pleso. Prema nar. iz novembra 1976, ukinut njen mob. razvoj.

896. aev R – formirana 1964. pri 119. puku, kao R eskadrila za potrebe Komande RV i PVO. Prema nar. od 8. juna 1968. njen ratni razvoj (895. aev i A, rvp 10731, rj 1400) na a. Zemun. Prema nar. od 15. juna 1970. njen mob. razvoj preuzima 525. tae u Batajnici. Od 28. januara 1974. izmena mob. mesta Zemun– Batajnica. Formirana kao **896. ho** (vp 4076) za potrebe 1. armije prema nar. od 9. juna 1980. u Pančevu (na papiru) odnosno Batajnici (potvrđeno prema nar. od 4. avgusta 1980). U R kao 896. aev, a dotada u R razvoju kod 525. tae. Naoružana helikopterima SA-341 Gazela. Prema nar. od 1. marta 1985, preformiran iz ho u **heiv B**. Od 1988. ima odeljenje u Rajlovcu od rasformirane tamošnje eiv. Učestvuje u b/d u ratu 1991–92. Eskadrila rasformirana, a njen ljudstvo ušlo u sastav 890. i 315. eskadrile (odeljenje u Rajlovcu prešlo u sastav VRS).

897. aev R – prema nar. od 14. septembra 1972, razvija je za potrebe 9.a aov 111. ppa. Prema nar. od 25. decembra 1973, u mobilizacijskom razvoju kod 467. elaba-t/82. abr za potrebe 9. armije. Formirana kao **897. ho** (vp 4686) za potrebe 9. armije prema nar. od 18. avgusta 1981. na Brniku. U R kao 897. aev (rj 3059) a dotada u R razvoju kod 467. elaba. Naoružana helikopterima SA-341 Gazela. Prema nar. od 1. marta 1985, preformirana iz ho u **heiv B**. Po reorganizaciji armija krajem 1988. ušla u sastav 894. eiv – kao odeljenje u Brniku.

895. eiv (vp 4724) – formirana kao 895. ho za potrebe VPO prema nar. od 18. avgusta 1981. u Divuljama. U R kao 895. aev (rj 3060) a dotada nije postojala u R razvoju. Naoružana helikopterima SA-341 Gazela. Prema nar. od 1. marta 1985, preformirana iz ho u heiv B. Učestvuje u b/d 1991, a zatim prebazirana u Mostar/Golubovce i kasnije rasformirana (1991).

898. eiv (vp 4700) – formirana kao 898. ho za potrebe 2. samostalnog korpusa prema nar. od 18. avgusta 1981. u Golubovcima. U R kao 898. aev (rj 4280), a dotada u R razvoju kod 423.vb. Prema nar. od 1. marta 1985, preformiran iz ho u heiv B. Naoružana helikopterima SA-341 Gazela. Po reorganizaciji armija krajem 1988. ušla u sastav 891. eiv– kao odeljenje u Golubovcima.

Ostale helikopterske eskadrile

890. trhe – formirana prema nar. od 17. septembra 1987, od helikopterskog odeljenja 138. avio-brigade, na a. Batajnica. Prema nar. od 31. januara 1991, u formaciju eskadrile trebalo je ugraditi mho za potrebe Gardijske brigade. Učestvovala u b/d 1991–1992. u sastavu 138. brigade.

Razne eskadrile sa brojevima ispod 100

1. lbae – formirana u okviru COPPSOS-a 1979. u Mostaru, po privremenoj formaciji. Eskadrila je bila namenjena za obuku, konkretno pilota libijskog RV do 1986, a zatim i za obuku pilota RV i PVO. Naoružana avionima Galeb G-2. Rasformiranjem Centra ulazi u sastav 107. puka, ali kao preimenovana u 334. lbae (š).

3. mae 105. puka – formirana 1974. kao treća eskadrila 105. avijacijskog puka na a. Zemunik. U nju su ušli avioni transportnog avio-odeljenja ovog puka, akro-grupe i avioni tipa Zlin za osnovnu selekciju pilota. 1977. preimenovana u 333. mae u okviru istog puka.

3. lbae/107. hp(š) – formirana 1978. kao treća u okviru 107. hp(š) u Mostaru. Naoružana avionima Galeb G-2. Početkom septembra 1979. prerasta u Centar za obuku pilota pripadnika stranih oružanih snaga.

56. mae – formirana na aerodromu Udbina prema nar. od 28. aprila 1992. Potčinjena MO RSK. Po stvaranju VJ izbrisana iz formacije.

Dopunske eskadrile pilota

Dopunska ae R – formirana po nar. od 31. oktobra 1973. u 138. trap. Preformirana prema nar. iz novembra 1976, u **680. dopunsku ae**.

1. dep – Surčin rj 2356. Formirana po nar. od 6. juna 1984. u mobilizacijskom razvoju 138. trabr; za pilote Aviogeneksa. Mobilizacijsko mesto aerodrom Surčin. Ukinut mob. razvoj prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

2. dep – Surčin, rj 1560. Formirana po nar. od 6. juna 1984. u mobilizacijskom razvoju 138. trabr; za pilote Adria ervejza. Mobilizacijsko mesto aerodrom Surčin. Ukinut mob. razvoj prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

3. dep – Batajnica rj 1520. Formirana po nar. od 6. juna 1984. u mobilizacijskom razvoju 138. trabr; za pilote Jat-a. Mobilizacijsko mesto aerodrom Surčin. Ukinut mob. razvoj prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

4. dep – rj 4220 Cerklje. Formirana po nar. od 6. juna 1984. u mobilizacijskom razvoju 82. abr. Ukinut mob. razvoj prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

Dopunske avijacijske eskadrile pilota R

1. (rj 6139) Batajnica – formirana prema planu Jedinstvo 2/3 u ratnoj formaciji 1. korpusa RV i PVO. Rasformirana prema naredbi od 9. juna 1992.

3. (rj 5912) Niš – formirana prema planu Jedinstvo 2/3 u ratnoj formaciji 3. korpusa RV i PVO. Prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. preformirana u 2. daep Sarajevo.

5. (rj 6148) Pleso – formirana prema planu Jedinstvo 2/3 u ratnoj formaciji 5. korpusa RV i PVO. Prema nar. od 30. oktobra 1991. rasformirana u Bihaću.

2. - Prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. nastala preimenovanjem 3. daep iz Niša. U sastavu 2. ko RV i PVO. Rasformirana prema naredbi od 9. juna 1992.

2. - Mob. mesto od leta 1994. eskadrile je kod 119. hp u Nišu.

6) Samostalna avio-odeljenja

Aov VP Titograd R (rj 4280) – formirano prema nar. od 19. decembra 1968. u mob. razvoju kod 423. vb; formirano kao **898. ho** za potrebe 2. sk (VPT) prema nar. od 18. avgusta 1981. u Golubovcima.

Aov 98. abr – 1966, rasformirano po nar. od 29. avgusta 1973.

Aov 111. ppa – 1966, rasformirano po nar. od 29. avgusta 1973.

Aov VTA – 1966, rasformirano po nar. od 29. avgusta 1973.

791. trho – u sastavu 119. trhp Niš; rasformirano prema nar. od 13. aprila 1971.

Šao 1. VaK – brisano po nar. od 16. novembra 1981. prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. ponovo u formaciji.

Šao 5. VaK – brisano po nar. od 16. novembra 1981.

Protivpožarno avijacijsko odeljenje – formirano po nar. od 23. novembra 1981. po privremenoj formaciji u Zemuniku. Naoružano od 1982. Kanaderima CL-215. Prema nar. od 1. marta 1985, preformirano iz ppao u 676. ppae.

785. protivbrodsko ho – prema nar. od 28. februara 1986. odeljenje je trebalo da se formira 1990. u okviru 97. abr. Iako je vođeno, u dokumentima nije obrazovano.

šao 119. abr – u sastavu brigade prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987, rasformirano 1990, prema planu Jedinstvo 3.

šao 111. abr – u sastavu brigade prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. Rasformirano prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

šao 117. abr – prema nar. od 30. avgusta formirano od ostataka 82. abr, na a. Bihać.

šao 2. ko RV i PVO– po naređenju od 20. januara 1992. trebalo je da se formira u sastavu 2. korpusa RV i PVO.

c) NASTAVNI CENTRI

Regrutni centar JRV (vp 3065) – formiran novembra 1953. u Somboru. Pod Komandom JRV. Nar. VKOS pov. br. 260 od 18. jula 1956. preimenovan u **975. VNC**.

975. vazduhoplovni nastavni centar (vp 3065) Sombor – pod direktnom komandom KRV. Prema planu Jedinstvo 19. septembra 1987, u sastavu ima nastavne bataljone: avijacije/VOJ, vtsl, veze i vojne policije; nastavne čete ABHO i intendantsku, kao i pozadinski bataljon, vod veze i poligonsko nastavno odeljenje. Po toj formaciji ukinut je nastavni bataljon pešadije.

672. autonastavni centar (7513) Kovin – prema nar. od 22. novembra 1978. preformiran od 672. atnb. sa 376. anč Pleso, koja u Kovin stiže tek 1980. Pod Komandom RV i PVO. Prema planu Jedinstvo, ANC se sastoji od 376, 643, 672 i 684. atč A i drugih elemenata. Prema planu Jedinstvo 3 u miru preformiran u 1-2-3 natč, koje su u ratu razvijale iste četiri čete za potrebe korpusa i Komande RV i PVO.[1] Po povlačenju snaga JNA iz Makedonije, marta 1992, u ANC ulaze dve auto-čete iz 341. anc. Prema nar. od 9. juna 1992. preformiran i sastavljen od 1, 2. atb i pozč.

1 Prema planu Jedinstvo 2/3 1990. trebalo je da sa 193. anc iz Bele Crkve formira 193. anc RV I PVO. Ovaj centar bi razvijao u R formaciji u Kovinu 643. i 672. atč, a u Beloj Crkvi 376. i 684. atč.

d) VAZDUHOPLOVNO TEHNIČKE JEDINICE

1) Vazduhoplovne oblasne komande 1945–1948

1. vazduhoplovna oblasna komanda (VP 95585) – formirana po naređenju od 3. avgusta 1945. od jedinica rasformirane 9. vb i komandi aerodroma u Vojvodini. Komanda u Novom Sadu. Preformirana u 9. vazduhoplovno-tehničku diviziju[1], odnosno u 48. vazd. tehn. komandu 1948.

2. vazduhoplovna oblasna komanda (VP 68596) – formirana po naređenju od 3. avgusta 1945. od jedinica rasformirane 9. vb i komandi aerodroma Skoplje i Niš. Komanda u Skoplju. Preformirana u 21. vazduhoplovno-tehničku diviziju, odnosno u 41. vazd. tehn. komandu 1948.

3. vazduhoplovna oblasna komanda (VP 85848) – formirana po naređenju od 3. avgusta 1945. od jedinica rasformirane 9. vb i komandi aerodroma Zadar, Mostar i Sarajevo. Komanda u Mostaru. Preformirana u 27. vazduhoplovno-tehničku diviziju, odnosno u 43. vazd. tehn. komandu 1948.

4. vazduhoplovna oblasna komanda (VP 35143) – formirana po naređenju od 3. avgusta 1945. od jedinica rasformirane 9. vb i komandi aerodroma Ljubljana – Polje i Zagreb – Pleso. Komanda u Zagrebu. Preformirana (u 41. vazduhoplovno-tehničku diviziju), odnosno u 34. vazd. tehn. komandu 1948.

2) Vazduhoplovno-tehničke komande[2]–zone-divizije 1948 –1959

34.vtk/vtd/vtz/vz (VP 8315, ratna vp 13179, broj rj 2884) – nastala preimenovanjem 4. vok (41. vtd) 1948, sa komandom u Zagrebu. Od 1953. u sastavu 3. VaK. Obuhvatala vazduhoplovno-tehničke jedinice na aerodromima Pleso, Lučko, Borongaj, Cerklje, Ljubljana – Polje, Pula, Zemunik. Rasformirana 22. oktobra 1959, u skladu sa reorganizacijom Drvar.

41.vtk/vtd/vtz/vz (VP 3346, ratna vp 10093, rj 3478) – nastala preimenovanjem 2. vok (21. vtd) 1948, sa komandom u Skoplju. Obuhvatala vazduhoplovno-tehničke jedinice na aerodromima Skoplje, Niš i Leskovac. Rasformirana nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953, a jedinice ušle u sastav 48. vtz. 7. vak-a.

43.vtk/vtd/vtz/vz (VP 9456, rvp 11922, rj 2227) – nastala preimenovanjem 3. vok (27. vtd) 1948, sa komandom u Mostaru. Od 1953. operativno potčinjena Letačkom školskom centru, ali i dalje pod Komandom JRV. Obuhvatala vazduhoplovno-tehničke jedinice na aerodromima Mostar, Titograd, Banjaluka, Rajlovac. Rasformirana prema naređenju od 30. maja, izvršenim do 1. oktobra 1956.

48.vtk/vtd/vtz/vz (VP 6090, rvp 12085, rj 3806) – nastala preimenovanjem 1. vok (9. vtd) 1948, sa komandom u Novom Sadu. Od 1953. u sastavu 7. VaK po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. prešla u Zemun. Obuhvatala vazduhoplovno-tehničke jedinice na aerodromima Batajnica, Pančevo, Novi Sad, Niš, Skopski Petrovac. Rasformirana 22. oktobra 1959, u skladu sa reorganizacijom Drvar.

3)Vazduhoplovne baze

3.1) ratne 1943–1945

1. vazduhoplovna baza NOV i POJ – formirana 14. oktobra 1943. u Livnu, sa zadatkom prihvata vazduhoplovce iz partizanske NOVJ, ali i prebege iz Zrakoplovstva NDH. Imala dva aviona FL-3 i Do-17. Preko Glamoča ljudstvo baze prešlo u Italiju januara 1944. Rasformirana 16. marta 1944. u Karovinju, a ljudstvo 20. aprila prebačeno u Beninu, Libija, gde je delom ušlo u sastav partizanskih skvadrona pri RAF-u.

2. vazduhoplovna baza – formirana 21. aprila 1944. na Glamoču.

1. vazduhoplovna baza 5. korpusa NOVJ – formirana početkom septembra 1944. u Sanskom Mostu, a rasformirana krajem rata 1945.

2. vazduhoplovna baza 5. korpusa NOVJ – formirana oktobra 1944. u Bugojnu. Deo baze preuzeo aerodrom Rajlovac, aprila 1945. Tada ušla u sastav vazduhoplovstva JA, a kasnije kao komanda aerodroma u sastav 3. vok.

9. oblasna vazduhoplovna baza – formirana početkom novembra 1944. u okviru sovjetske 9. rajonske avio-baze. Štab 9. OAB počeo sa radom 5. januara 1945. u Novom Sadu. Obezbeđivala jedince 11. i 42. divizije. Kraj rata dočekala u Zagrebu, gde je avgusta 1845. rasformirana. Njene jedinice su bile jezgro za formiranje novih vazduhoplovnih oblasnih komandi.

3.2) Formirane prema naređenju nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. i kasnije

84. vazduhoplovna baza (VP 1838) – formirana 1. marta 1953. na aerodromu Zemunik od 84. i 208. vtb, kao baza 1. reda. Bila je u sastavu 21. mad (1953–59), 9. vak-de (1959–64) i 5. VaK/Ko RV i PVO (1964–1991), 2. ko RV i PVO (1992). Učestvovala u borbenim dejstvima 1991. Baza rasformirana početkom 1992–?, a njeni delovi prešli na ratni aerodrom Udbina. Komandanti: Radivoje Lazarević, Josip Pešić, Mihajlo Zec, Milan Matijević, Franc Globić, Tonči Martinić, Viktor Lenarčić, Borislav Petrović

151. vazduhoplovna baza (VP 6888) – formirana marta 1953. na aerodromu Pleso od 151, 181. i 257. vtb, kao baza 1. reda. Bila je u sastavu 32. vd (1953–59), 5. vak-de (1959–64) i 5. VaK/Ko RV i PVO (1964–1991). Učestvovala u borbenim dejstvima 1991. Baza rasformirana novembra 1991 (prema nar. od 30. oktobra 1991), a ljudstvo se povuklo van teritorije Hrvatske. Njen 151. lard PVO rasformiran istom naredbom na aerodromu kod Banjaluke, ali je naredbom od 20. januara 1992. ušao u sastav 474. vb Banjaluka. Komandanti: Milivoje Radulović, Radivoje Lazarević, Franc Sever, Stanislav Babnik, Veljko Mašković, Stane Primožič, Zvonimir Hotko, Milorad Komadinić, Franc Lukanc, Dragomir Matić, Slavko Žakula

161. vazduhoplovna baza (VP 3472) – formirana 22. marta 1953. na aerodromu Niš od 127, 161. i 201. vtb, kao baza 1. reda. Bila je u sastavu 29. vd (1953–59), 3. vak-de (1959–64), 1. VaK (1964–1986). 3. Ko RV i PVO (1986–1992) i 1. ko RV i PVO (1992). Komandanti: Dragan Studen, Mile Bučan, Matija Marković, Miloš Bogdanović, Hranislav Živadinović, Dragomir Aksentijević, Milorad Popović

165. vazduhoplovna baza (VP 4036) – formirana marta 1953. na aerodromu Skopski Petrovac od 75, 103. i 165. vtb, kao baza 1. reda. Bila je u sastavu 39. vd (1953–59), 3. vak-de (1959–64), 1. VaK (1964–1986), 3. Ko RV i PVO (1986–1992) i 1. ko (1992). Februara 1992. prebazira na aerodrom Ponikve. U sastavu Komande RV i PVO (1992–93), zatim VaK (1993–97). Komandanti: Nikola Živković, Arsen Todorov, Milan Đorđević, Boško Radivojević, Vaso Radulović, Petar Efremovski, Ljuben Dimitrovski, Miloš Aleksandrić, Ljubomir Janičić, Momir Dašić

171. vazduhoplovna baza (VP 9548, od 1964. godine 9084 – preuzeta od rasformirane 482. skg) – formirana marta 1953. na aerodromu Mostar od 171. vtb, kao baza 1. reda. Bila je u sastavu 43. vz (1953) LŠC (1953–59), 9. vak-de (1959–64) i 1. VaK (1964–1986), 1. ko RV i PVO (1986–1992). Učestvovala u borbenim dejstvima 1991–92. Prema naređenju od 12. maja 1992. u skladu sa povlačenjem snaga JNA iz BiH prebazira u Nikšić i preformira se u 71. **boa**, a njen lard PVO u Podgoricu i tu se rasformira. Komandanti: Milorad Golubović, Rajko Gligorijević, Matija Marković, Vladislav Baletić, Predrag Milenković, Nikola Marinković, Đuro Vojvodić, Radoš Milašinović, Mirko Špoljarić, Nikola Đapa, Radomir Gordić

177. vazduhoplovna baza (VP 9858) – formirana marta 1953. na aerodromu Batajnica od 63. i 177. vtb, kao baza 1. reda. Bila je u sastavu 44. vd (1953–59), 1. vak-de (1959–64) i 1. VaK (1964–1986), 1. Ko RV i PVO (1986–1992). Komandanti: Franc Sever, Ibrahim Sijerčić, Obrad Rađenović, Vlado Dukić, Stjepan Modrić, Milan Domanović, Matija Macut, Velimir Sudarski, Vaso Radulović, Dušan Budimir, Milan Kunjadić, Mirko Nikolovski, Miladin Grujić, Živojin Crnogorčić

191. vazduhoplovna baza (VP 9385) – formirana marta 1953. na aerodromu Zemun od 191. vtb, kao baza 2. reda. Bila je u sastavu 44. vd (1953–59), 1. vak-de (1959–64). Rasformirana prema planu Drvar-2 1964, a aerodrom Zemun prestao da postoji. Od 1956. u njenom R razvoju je i 316. vb II reda R (6780). Komandanti: Mitar Rajšić, Jevto Pantić, Nikola Rodić, Nikola Marinković, Vlado Ciganović, Šaban Dušan

200. vazduhoplovna baza (VP 8651) – formirana marta 1953. na aerodromu Zalužani kod Banjaluke preformiranjem 200. vtb, kao baza 2. reda. Bila je u sastavu 34. vz (1953), LŠC (1953–56). Rasformirana po nar. od 1. oktobra 1956. Komandanti: Čedo Vitomir, Stanislav Babnik, Milan Kljajić, Tonči Martinić, Milan Kunjadić, Vladimir Marinković

258. vazduhoplovna baza (VP 8868) – formirana marta 1953. na aerodromu Pula preformiranjem 258. vtb, kao baza 1. reda. Bila je u sastavu škola, VVOŠ, VAŠ, LŠC i VŠUOA (1953–59), 5. vak-de (1959–64) i 5. VaK/Ko RV i PVO (1964–1991). Po napuštanju aerodroma Pula novembra 1991. rasformirana (prema nar. od 30. oktobra 1991). Njen lard pvo rasformiran na a. Udbina istom naredbom. Komandanti: Dragojlo Martić, Ivan Cvenček, Đorđe Kešeljević, Vlado Kapičić, Tomaž Miselj, Ljubomir Dobrečević, Dane Repac, Miljenko Bagar

285. vazduhoplovna baza (VP 6893) – formirana marta 1953. na aerodromu Novi Sad preformiranjem 285. vtb, kao baza 2. reda. Bila je u sastavu 48. vz (1953–54), a potom rasformirana 1954.

399. vazduhoplovna baza (VP 3172) – formirana marta 1953. na aerodromu Pančevo preformiranjem 399. vtb, kao baza 2. reda. Bila je u sastavu 44. vd (1953–56), a potom rasformirana u periodu 1. jul –1. avgust 1956.

423. vazduhoplovna baza (VP 3272) – formirana marta 1953. na starom aerodromu u Titograd od 423. vtb, kao baza 2. reda. Od 1957. bazira na aerodromu Golubovci. Bila je u sastavu 43. vz (1953) LŠC (1953–59), 9. vak-de (1959–64) i 1. VaK (1964–1986), 1. Ko RV i PVO (1986-1992), 2 ko RV i PVO (1992). Komandanti: Stevo Tadić, Živko Lazić, Jovo Bursać, Dragan Ivanišević, Milan Mirilović, Avdo Bunjast, Gojko Zgonjanin, Stjpean Ćitko, Zvonimir Hotko, Dobrivoje Pavlović, Bogdan Komljen, Slavko Dulović, Jovan Strugar

465. vazduhoplovna baza (VP 3688) – formirana marta 1953. na aerodromu Ljubljani preformiranjem 465. vtb, kao baza 2. reda. Bila je u sastavu VVOŠ (1953–54), a potom rasformirana novembra 1953 (po nar. pov 1452 III up. od 10. septembra 1953).

474. vazduhoplovna baza (VP 3363) – formirana marta 1953. na aerodromu Cerklje od 184. i 474. vtb, kao baza 1. reda. Bila je u sastavu 37. vd (1953–59), 5. vak-de (1959–64) i 5. VaK/Ko RV i PVO (1964–1991). Učestvovala u borbenim dejstvima 1991. u

---

1 Nije poznato da li je preimenovanje izvršeno, jer u dokumentu o preformaciji jedinica JRV 1948. stoje stari nazivi.

2 Prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. VTK u VTZ.

ratu u Sloveniji. Baza predislocirana i obnovljena na aerodromu Mahovljani kod Banjaluke prema nar. od 30. avgusta 1991. kao 474. **vazduhoplovna baza** B i angažovana u borbenim dejstvima 1991–1992, u sastavu 2. ko RV i PVO. Povlačenjem snaga JNA sa teritorije Srpske Republike BiH trebalo je da pređe u Lađevce sa 151. i 474 lard i tu bude rasformirana. Međutim, oko 20. maja prešla u sastav VRS. Komandanti: Zdravko Jevtić, Franc Križaj, Franc Jordan, Stane Primožič, Rade Japundžić, Franc Tomžin, Nedeljko Ivković

316 vb II reda R (6780) – od 1956. u R razvoju kod 191. vb. Od aprila 1961. u R razvoju kod 177. vb.

285. vb II reda R (vp 5478 Kraljevo) – od 1956. u R razvoju kod VŠCV i V. Naredbom s/pov. od 2. februara 1961. vp potvrđena (5478).

130. vb II reda R (vp 3955 Rajlovac) – od 1956. u R razvoju kod VVTŠC. Naredbom s/pov. od 2. februara 1961. vp promenjena u 3395.

200. vb II reda R (6238 Banjaluka) – od 1956. u R razvoju kod 151.vb. Od aprila 1961. u R razvoju kod 399. vb.

399. vazduhoplovna baza (nova) (VP 9740) – formirana 26. maja 1958. na novoizgrađenom aerodromu Tuzla kao baza 2. reda. Bila je u sastavu 7. vak-de (1959–64) i 1. VaK (1964–1986), 1. ko RV i PVO (1986–1992) i 2. ko RV i PVO (1992). Učestvovala u borbenim dejstvima 1991-92. Prema nar. od 12. maja 1992. u skladu sa povlačenjem snaga JNA iz BiH prebazirana u Ečku i preformirana u **99. boa.** Njen lard je trebalo da se rasformira u Ečki. Komandanti: Ilija Stjepanović, Gojko Zgonjanin, Ratomir Štrumberger, Šućro Hadžismailović, Radoslav Zrnić, Moni Atijas, Nedeljko Dabović, Josip Banković Bogdan Čiča

130. vazduhoplovna baza (VP 1966) – formirana, prema planu Drvar 2, 1. marta 1964. na aerodromu Rajlovac od pozadine 7. vak-de. Bila je u sastavu VTŠC (1964–1966), VTA (1966–1973), 5. VaK (1973–1986), 1. ko RV i PVO (1986–1992) i 2. ko RV i PVO (1992). Prema nar. od 21. februara 1991. preformirana u B status. Po naređenju od 20. januara 1992. u njenom sastavu formiran 130. lard PVO od ostatka laj PVO iz VPO. Učestvovala u borbenim dejstvima aprila i maja 1992. Naredbom od 12. maja 1992, baza je trebalo da prebazira u Batajnicu gde bi se rasformirala. Međutim, usled ratnih dejstava baza rasformirana maja 1992, a aerodrom preuzela VRS. Komandanti: Gojko Zgonjanin, Uroš Tabaković, Dane Repac, Đuro Škorić, Tomislav Miljković, Vidoje Magazin, Boško Miletić

200. vazduhoplovna baza (nova) (VP 4868) – formirana, prema planu Drvar 2, 1964. na novoizgrađenom aerodromu Bihać (objekat Klek). Bila je u sastavu 5. VaK/5. Ko RV i PVO (1964–1992) i 2. ko RV i PVO (1992). Učestvovala u borbenim dejstvima 1991–92. Naredbom 12. maja 1992, baza je trebalo da prebazira sa svojim larp PVO u Prištinu gde bi se rasformirala. Pošto je objekat Klek dignut u vazduh, a aerodrom napušten, baza prestala da postoji. Komandanti: Čedo Vitomir, Stanislav Babnik, Milan Kljajić, Tonči Martinić, Milan Kunjadić, Vladimir/ Mirko Marinković, Milan Menićanin

285. vazduhoplovna baza (nova) (VP 2895–preuzeta od dotadašnje 465. skg) – formirana 1964. na novom aerodromu Lađevci prema planu Drvar 2. U periodu od 31. decembra 1977. do 1. februara 1985. preformirana u **28. bataljon za opsluženje avijacije.** Bila je u sastavu 1. VaK (1964–1986). 3. Ko RV i PVO (1986–1992). Komandanti: Ivanišević Dragan (zam.) Predrag Milenković, Stevo Grubor, Miraš Tapušković, Hranislav Živadinović, Dušan Milivuković, Jovan Vujičić, Božidar Vujović

316. vazduhoplovna baza – formirana u okviru ratne formacije 1965. na aerodromu Sombor, a prema planu razvijao je 975. vnc. Preformirana 1968. u **86. bataljon za opsluženje avijacije R.**

512. vazduhoplovna baza – formirana u okviru ratne formacije 1965. na aerodromu Vršac. Preformirana 1968. u **64. bataljon za opsluženje avijacije R.**

492. vazduhoplovna baza – formirana kao R jedinica (rvp 11900 rj 3081) prema nar 18. oktobra 1968, na novoizgrađenom aerodromu Priština (V. Slatina), sa 165. vb nosiocem mobilizacijskih poslova. Kao A jedinica formirana prema nar. od 15. juna 1970 (VP 2253). Baza bila u sastavu 1. VaK (1970–1986). 3. Ko RV i PVO (1986–1992), Komande RV i PVO (1992–3), zatim VaK (1993–1999). U periodu 1992–94. nosi naziv **brigada logističke podrške**. Učestvovala u borbenim dejstvima 1999. godine, posle kojih napušta aerodrom Priština 11-12. juna i biva rasformirana u reorganizaciji prema nar. NGŠ od 14. jula 1999. Komandanti: Milan Rastovac, Đorđe Milošević, Tomislav Petorvić, Mile Manolev, Muntaz Musabegović

502. vazduhoplovna baza R – formirana kao R jedinica (rj 3106) prema nar. 18. oktobra 1968, na aerodromu Vršac.

431 rezervna vb – formirana prema nar. od 9. oktobra 1981. Mobilizacijsko mesto Priština (vp 5954, rj 1360). Formirana radi zadržavanja ratnog rasporeda vojnih obveznika sa teritorije Kosova. Ukinuta prema nar. od 18. aprila 1983.

160. vazduhoplovno-tehnička baza Pančevo – formirana kao A jedinica prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. Pod Komandom RV i PVO.

500. vazduhoplovna baza (VP 8693) – formirana prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987, tek 20. aprila 1989. u Divuljama od 50. bataljona obezbeđenja avijacije A. U sastavu 1. ko RV i PVO. Učestvovala u borbenim dejstvima, da bi decembra

1991. bila rasformirana, a njeni delovi ušli u sastav 423. vb. Prema nar. od 30. avgusta 1991. trebalo je da kao 50. čoa (odnosno boa R) uđe u sastav 171. vb. Komandant: Jovan Strugar

4) Komande aerodroma

31. Titograd; 1948. preformirana u 130. vtb.

41. Zagreb, 1948. preformirana u 258. vtb.

42. Cerklje, 1948. preformirana u 200. vtb.

43. Zemunik, 1948. preformirana u 208. vtb.

151. Sombor (95585c), 1948. preformirana u 285. vtb.

152. Novi Sad, 1948 (95585g). preformirana u 151. vtb.

161. Skoplje, 1948. preformirana u 103. vtb.

162. Niš, 1948. preformirana u 161. vtb.

171. Mostar, 1948. preformirana u 171. vtb.

181. Pleso, 1948. preformirana u 181. vtb.

182. Lučko, 1948. preformirana u 257. vtb.

183. Ljubljana, 1948. preformirana u 184. vtb.

(---). Zemun (82281i), 1948. preformirana u 191. vtb.

5) Vazduhoplovno-tehnički bataljoni

63. vp 7191, rvp 11694, rj 3912 Batajnica – rasformiran nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

75. VP 2135, ratna 11806, rj 5041, Skopski Petrovac – u sastavu 41. vtk, opsluživao 198. avio-puk. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 839. vtč (rvp 10217, rj 2314). Rasformiran nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

84.[1] VP 1838, ratna 12707, rj 6737, Zemunik – sastavu 43. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 892. vtč (rvp 11494, rj 5669) u Zemuniku. Preformiran 1953. u 84.vb.

103. VP 3702, ratna 11468, rj 2295, Skoplje – nastao preformiranjem 161. komande aerodrome. U sastavu 41. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 872. vtč (rvp 13012, rj 1371). Rasformiran nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

127. – formiran u Nišu prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. Pratio 150. avio-puk. Rasformiran nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

130. VP 9603, ratna 12051, rj 3955 – nastao preformiranjem od 31. komande aerodroma u Titogradu. U sastavu 43. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 729. vtč (-) u Titogradu. Nar. pov. 1373 II up, od 4. jula 1951. predislociran iz Titograda, u Nikšić, pa u Rajlovac (uz 141. avio-puk). Rasformiran nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

151. VP 6888, ratna vp 10133, broj rj 1563 – nastao od 152. komande aerodroma (Novi Sad), potom prebaziran u Pleso. Prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. pored sebe razvijao u ratu: 178. vtb (rvp 10024) Cerklje i 403. vtb (rvp 12636) Banjaluka. U sastavu 34. vtk. Preformiran marta 1953. u 151.vb.

161. VP 3472, ratna 11935, rj 2453, Niš – nastao preformiranjem od 162. komande aerodroma u Nišu, pratio 81. avio-puk. U sastavu 41. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 888. vtč (rvp 12908, rj 1011). Preformiran marta 1953. u 161.vb.

165. VP 4036, ratna 11538, rj 3336, Skoplje – u sastavu 41. vtk. Preformiran marta 1953. u 165.vb.

171. VP 9548, ratna 11272, rj 3427, Mostar – nastao preformiranjem 171. komande aerodroma. U sastavu 43. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 890. vtč (rvp 12126, rj 2668) u Mostaru. Preformiran marta 1953. u 171.vb.

177. VP 9858, ratna 11743, rj 3262, Batajnica – u sastavu 48. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 852. vtč (rvp 11412, rj 5861) u Batajnici. Preformiran marta 1953. u 177.vb.

178. R (rvp 10024) Cerklje – razvija ga 151. vtb. U sastavu 34. vtk. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

181. VP 8422, ratna vp 13329, broj rj 1825, Pleso – nastao od 181. komande aerodroma. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 894. vtč (rvp 10578, rj 2265) Pleso. U sastavu 34. vtk. Rasformiran nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

184. VP 8723, ratna vp 10898, broj rj 3777) – nastao od 183. komande aerodroma u Ljubljani, posle nekog vremena prebaziran u Cerklje. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 862. vtč (rvp 10692, rj 4364) Cerklje. U sastavu 34. vtk. Rasformiran nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

191. VP 9385, ratna 11930, rj 3521, Zemun – u sastavu 48. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 885. vtč (rvp 10611, rj 51354) u Zemunu.

200. VP 8651 ratna 10090, rj 6238 – nastao preformiranjem 42. komande aerodroma u Cerklju, neko vreme potom iz Cerklja prelazi u Banjuluku. U sastavu 34. vtk. Preformiran marta 1953. u 200. vb II reda.

201. VP 3576, ratna 11713, rj 3386, Leskovac, vtb – pratio 107. avio-puk. U sastavu 41. vtk. Rasformiran nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

208. VP 8966, ratna 12646, rj 2442, Zemunik – nastao preformiranjem od 43. komande aerodrome Zemunik. U sastavu 43. vtk.

244. – ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

1 Dopisano: formiran 1950.

257. VP 8567, ratna vp 12221, broj rj 3152), Lučko – nastao preformiranjem 182. komande aerodrome u Lučkom. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 841. vtč (rvp 10406, rj 2570) Lučko. U sastavu 34. vtk. Rasformiran nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

258. VP 8868, ratna vp 10582, broj rj 1483), Pula – nastao preformiranjem 41. komande aerodroma u Zagrebu, kratko kao vtb u Zagrebu i potom u Pulu, održavao 117. avio-puk do jeseni 1949. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 883. vtč (rvp 12944, rj 3755) Pula. U sastavu 34. vtk. Preformiran marta 1953. u 258.vb.

285. VP 6893, ratna 11559, rj 3521, Novi Sad – Ruma – formiran 1948. preformiranjem 151. komande aerodroma u Somboru, neko vreme potom u Somboru, zatim u Novom Sadu. U sastavu 48. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 834. vtč (rvp 11026, rj 5868) u Rumi. Preformiran marta 1953. u 285.vb.

399. VP 3172, ratna 10932, rj 5478 Pančevo – u sastavu 48. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 899. vtč (rvp 12178, rj 1359) u Pančevu. Održavao 103. avio-puk. Prema MNO pov br. 2387 od 17. decembra 1951. prebaziran u Batajnicu 1952. Preformiran marta 1953. u 399.vb.

403. R (rvp 12636) Banjaluka – razvija ga 151. vtb. U sastavu 34. vtk. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

423. VP 3272, ratna 11966, rj 4056 – u sastavu 43. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 729. vtč (rvp 12270, rj 6218) i 733. vtč (rvp 12679, rj 6222) u Nikšiću.

465. VP 3688, ratna vp 12629, broj rj 6145), Ljubljana–Polje. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 897. vtč (rvp 10808, rj 3453) Ljubljana. U sastavu 34. vtk. Preformiran marta 1953. u 465.vb.

474. VP 3363, ratna VP 11240, rj 4081, Cerklje – u sastavu 34. vtk. Preformiran marta 1953. u 474.vb.

6) **Bataljoni obezbeđenja avijacije (bataljoni aerodromskog obezbeđenja)**

64. bao R – preformiran po nar. od 6. juna 1984. u 64. boa R, sa mirnodopskom VP 4486 Divci, u sastavu 177. vb. Potom kao **64. boa R** – bio u ratnom razvoju kod iste vb.

86. bao R, boa R – preformiran po nar. od 6. juna 1984. u **86. čoa**, za čiji je razvoj bio odgovoran 975. vnc. Prema planu Jedinstvo 19. septembra 1987, ulazi u sastav 975.vnc. Prema planu Jedinstvo 2/3 1990. ulazi u mob. razvoj kod 399. vb, što je izvršeno 1991.

55. boa R – formiran prema nar. od 18. oktobra 1968, Surčin (rj 3111). U R formaciji kod 177. vb. Preformiran po nar. od 6. juna 1984. u 55. boa R sa mirnodopskom vp 7952 Surčin, a kod 177. vb. Rasformiran prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

62. boa R – formiran prema nar. od 18. oktobra 1968, Divulje (rj 3128). U R formaciji kod 84. vb. prema nar. od 17. juna 1975, promena. Rasformiran po nar. od 6. juna 1984.

67. boa R – formiran prema nar. od 18. oktobra 1968, Pleso (rj 3153). U R formaciji kod 151. vb. Formiran po nar. od 6. juna 1984. kao 67. boa R sa mirnodop. VP 9148 Udbine. Prema planu Jedinstvo 19. septembra 1987, ulazi u sastav 200.vb.

72. boa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968, Ćilipi (rj 3177). U R formaciji kod 171. vb. Formiran po nar. od 6. juna 1984. kao 72. boa R sa mirn. VP 3388 Ćilipi. Preformiran prema planu Jedinstvo 2/3 1990. u **72. čoa R**.

81. boa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968, Grobničko Polje (rj 3227). U R formaciji kod 258. vb. Prema nar. od 15. oktobra 1971. promena mob. mesta u aerodrom Krk. Preformiran po nar. od 6. juna 1984. u **81. čoa R**.

88. boa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968, Brnik (rj 3277). U R formaciji kod 474. vb. Preformiran po nar. od 6. juna 1984. sa voa 474. vb u **88. čoa R**. Prema nar. od 30. avgusta 1991. brisan iz formacije.

93. boa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968, Butmir (rj 3334). U R formaciji kod 130. vb. Formiran po nar. od 6. juna 1984. kao 93. boa R sa mirn. VP 6951 Glamoč. Prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987, u R sastavu 171. vb.

500. – prema nar. od 17. juna 1975, čoa 84. vb koja je bazirala u Divuljama (1838-11) postaje 500. boa. Prema nar. od 12. oktobra 1977. preimenovan u **50. boa**. Prema nar. od 28. februara 1986. u sastavu 1. ko RV i PVO. Prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987, preimenovan u **500. vb.**

50. boa (1838-11) – formiran prema nar. od 12. oktobra 1977. Divulje. Formiran po nar. od 6. juna 1984. kao 50. boa A sa VP 8693 Divulje.

15. boa R – formiran prema nar. od 12. oktobra 1977. Kovin (rj 5555), mob. razvoj kod 177. vb. Preformiran po nar. od 6. juna 1984. u 15. boa R (mirnodopska vp 8614) Kovin, u 177. vb (R).

18. boa R – formiran prema nar. od 12. oktobra 1977. Banjaluka (rj 3667), mob. razvoj kod 399. vb. Formiran po nar. od 6. juna 1984. kao 18. boa R sa mirn. VP 7025 Banjaluka. Prema planu Jedinstvo 19. septembra 1987, ulazi u sastav 151. vb. Rasformiran prema nar. od 30. avgusta 1991.

27. boa R – formiran prema nar. od 12. oktobra 1977 (rj 2312) Novo Mesto, mob. razvoj kod 474. vb. Formiran po nar. od 6. juna 1984. kao 27. boa R sa mirn. VP 3376. Prema nar. od 30. avgusta 1991. brisan iz formacije.

28. boa Lađevci – formiran 31. decembra 1977, smanjenjem 285. vb. U sastavu 1. VaK. prema nar. od 6. juna 1984, od 1. februara 1985, preformiran ponovo u 285. vb.

30. boa R – formiran prema nar. od 12. oktobra 1977. Ivangrad (rj 3613), mob. razvoj kod 423. vb. Preformiran po nar. od 6. juna 1984. u 30. boa R sa mirn. vp 9021 Ivangrad. U sastavu 423. vb. Preformiran prema planu Jedinstvo 2/3 1990. u **30. čoa R.**

85. boa R – formiran prema nar. od 12. oktobra 1977. u R razvoju kod 28. boa Lađevci. Preformiran po nar. od 6. juna 1984. sa mirnodopskom vp 3390 Sjenica. Prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. u sastavu 492. vb.

87. boa R – preformiran po nar. od 6. juna 1984. sa mirnodopskom VP 1951 Ponikve. Prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. u sastavu 285. vb.

51. boa R – prema nar. od 30. oktobra 1991. formiran u okviru 474. vb, na a. Zalužani.

7) **Vazduhoplovnotehničke čete R**

729. R – u sastavu 43. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu prvo 130. vtb, potom 423. vtb (rvp 12270, rj 6218) u Nikšiću. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

733. R – u sastavu 43. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 423. vtb; (rvp 12679, rj 6222) u Nikšiću.

834. R – u sastavu 48. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao u ratu 285. vtb (rvp 11026, rj 5868) u Rumi. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

839. R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 75. vtb (rvp 10217, rj 2314). U sastavu 41. vtk. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. febbruara 1953.

841. R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 257. vtb (rvp 10406, rj 2570) Lučko. U sastavu 34. vtk.

852. R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 177. vtb (rvp 11412, rj 5861) u Batajnici. U sastavu 48. vtk.

862. R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 184. vtb (rvp 10692, rj 4364) Cerklje. U sastavu 34. vtk.

872. R – u sastavu 41. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 103. vtb (rvp 13012, rj 1371).

880. R – u sastavu 43. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao je ____[1] (rvp 13029, rj 3621) u Rajlovcu.

883. R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 258. vtb (rvp 12944, rj 3755) Pula. U sastavu 34. vtk.

885. R – u sastavu 48. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 191. vtb (rvp 10611, rj 51354) u Zemunu. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

888. R – u sastavu 41. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 161. vtb (rvp 12908, rj 1011).

890. R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 171. vtb (rvp 12126, rj 2668) u Mostaru. U sastavu 43. vtk. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

892 R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 84. vtb (rvp 11494, rj 5669) u Zemuniku. U sastavu 43. vtk.

892. R – u sastavu 48. vtk. Prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 399. vtč; (rvp 12178, rj 1359) u Pančevu.

894. R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 181. vtb (rvp 10578, rj 2265) Pleso. U sastavu 34. vtk. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

897. R – prema nar. iz 1950. razvijao je u ratu 465. vtb (rvp 10808, rj 3453) Ljubljana. U sastavu 34. vtk. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

899. R – ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

8) **Čete za obezbeđenje avijacije R**

132. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Niš (rj 3385). U R formaciji kod 161. vb. Brisana iz formacije po nar. od 6. juna 1984.

141. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Priština (rj 3428). U R formaciji kod 165. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

147. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Skopski Petrovac (rj 3413). U R formaciji kod 165. vb. Preformirana po nar. od 6. juna 1984. mob. mesto Režanovci. Brisana iz mob. razvoja prema planu Jedinstvo 2/3 1990. Prema nar. od 30. oktobra 1991. u mob. razvoju kod 165. kao **147. čoa**. Naredbom 16. aprila 1992. definitivno brisana iz mob. razvoja.

148. čoa R – formirana prema nar. od 12.oktobra 1977. Ohrid (rj 2223) mob. razvoj kod 165. vb. Brisana iz formacije po nar. od 6. juna 1984.

150. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Kovin (rj 3484). U R formaciji kod 177. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

159. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Zemun (rj 3388). U R formaciji kod 177. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

154. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Batajnica (rj 3538). U R formaciji kod 177. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

174. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Trstenik (rj 3626). U R formaciji kod 285. vb. Prema

1 Nečitko.

planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. u sastavu 161. vb. Preformirana prema planu Jedinstvo 2/3 1990. u 74.čoa R. 178. čoa R formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Lađevci (rj 3681). U R formaciji kod 285. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

181. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Banjaluka (rj 3733). U R formaciji kod 399. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

186. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Nikšić (rj 3763). U R formaciji kod 423. vb.

190. čoa R formirana prema nar. 18. 10 1968, Pleso (rj 3781). U R formaciji kod 151. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977. (196?)

196. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Pleso (rj 3804). U R formaciji kod 151. vb. Preformirana po nar. od 6. juna 1984. od voa 151. vb u 196. čoa R. Preformirana prema planu Jedinstvo 2/3 1990. u 96. čoa R.

201. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Mostar (rj 3837). U R formaciji kod 171. vb. Rasformirana po nar. od 6. juna 1984.

215. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Čilipi (rj 3842). U R formaciji kod 171. vb. Brisana iz mob. razvoja prema nar. od 29. aprila 1976.

236. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Prijedor (rj 3891). U R formaciji kod 200. vb. Prema nar. od 30. avgusta 1991. 36. čoa Bosanski Petrovac ulazi u 474. vb B.

243. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Pula (rj 3940). U R formaciji kod 258. vb. Prema nar. od 15. oktobra 1971. promena mob. mesta u Grobničko Polje.

262. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Bled (rj 3997). U R formaciji kod 474. vb. Promena mob. mesta prema nar. 6. juna 1984. Prema planu Jedinstvo 19. septembra 1987, ulazi u sastav 200. vb. Preformirana prema planu Jedinstvo 2/3 1990. u 62. čoa R.

273. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Cerklje (rj 4014). U R formaciji kod 474. vb. Brisana iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

281. čoa R – formirana prema nar. 18. oktobra 1968, Rajlovac (rj 4243). U R formaciji kod 130. vb.

77. čoa R – brisana iz mob. razvoja kod 177. vb 28. januara 1974.

168. čoa R – brisana iz formacije po nar. od 6. juna 1984 (1. vak).

251. – rasformirana po nar. od 6. juna 1984.

107. – rasformirana po nar. od 6. juna 1984.

263. čoa R – formirana po nar. od 6. juna 1984, Osijek; prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. u sastavu 399.vb. Preformirana prema planu Jedinstvo 2/3 1990. u 63. čoa R.

40 čoa Tivat – prema nar. od 30. oktobra 1991. mobilisana od strane 423. vb; prema naredbi od 9. juna 1992, u sastavu 423. br. LP.

43. čoa Urije (Banjaluka) – prema nar. od 30. oktobra 1991. formirana u okviru 474. vb.

četa za opsluživanje letenja (84. vb) – prema nar. od 8. juna 1968. u Divuljama (1838-11); prema, sada kao čoa. nar. od 17. juna 1975, preformirana u 500. boa.

9) Vodovi za obezbeđenje avijacije R

101. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968, Skoplje. U R formaciji kod 165. vb. Brisan iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

102. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968, Skoplje. U R formaciji kod 165. vb. Brisan iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

103. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968, Batajnica. U R formaciji kod 177. vb.

104. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968, Lađevci. U R formaciji kod 285. vb. Brisan iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

105. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968, Tuzla. U R formaciji kod 399. vb. Brisan iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

106. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968, Kaštel-Split. U R formaciji kod 84. vb. Brisan iz mob. razvoja prema nar. od 17. juna 1975.

107. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968, Kaštel-Split. U R formaciji kod 84. vb. Brisan iz mob. razvoja prema nar. od 17. juna 1975.

108. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968, Zemunik. U R formaciji kod 84. vb. Brisan iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

109. voa R – formiran prema nar. 18. oktobra 1968, Pleso. U R formaciji kod 151. vb. Brisan iz mob. razvoja nar. 12. oktobra 1977.

10) Grupe za obezbeđenje avijacije

21. grupa za obezbeđenje letenja – formirana na aerodromu Udbina prema nar. od 28. aprila 1992. Potčinjena MO RSK. Po stvaranju VJ izbrisana iz formacije.

22. grupa za obezbeđenje letenja – formirana na aerodromu Zemunik prema nar. od 28. aprila 1992. Potčinjena MO RSK. Po stvaranju VJ izbrisana iz formacije.

11) Vojne radionice

Oblasne (kasnije samostalne) aeroplanske radionice

Pre 1948

1. Sombor, u sastavu 1. vok, preimenovana. u 168. vr, Banjaluka (1950).

2. Skoplje, u sastavu 2. vok, preim. u 167. vr.

3. Mostar. u sastavu 3. vok, preim. u 163. vr.

4. Borongaj, u sastavu 4. vok, preim. u 154. vr.

5. Pančevo, u sastavu VVU, preim u 169. vr, oktobra 1949. u Rajlovac.

Glavna motorska radionica – (166 vr)

Posle 1948

26. VP 7535, ratna VP 12978, rj 1661, Mostar – u sastavu 43. vtk. U njoj se vršila opravka specijalnih vozila i aero-uređaja.

46. VP 9834, ratna VP 11719, rj 6464, Novi Sad – u sastavu 48. vtk. U njoj se vršila opravka specijalnih vozila i aero-uređaja. Po nar. III up s/p 1600 od 12. jula 1954, prebazira iz Zemuna u Kneževac. Rasformirana nar. od 15. februara 1964. ulazi u VZ Moma Stanojlović.

56. VP 1939, ratna VP 12263, rj 5543, Skoplje – u sastavu 41. vtk. U njoj se vršila opravka specijalnih vozila i aero-uređaja. Prema nar. od 22. juna 1956. u 56. zavod za održavanje zemaljske opreme VII VaK-a; potom 6. decembra 1957. ulazi u VZ Meteor.

116. VP 7719, ratna VP 10736, rj 6360, Zagreb – U sastavu 34. vtk. U njoj se vršila opravka specijalnih vozila i aero-uređaja. Rasformirana nar. od 15.2. 1964. i ušla u sastav VZ Zmaj.

154. VP 5045, ratna VP 10827, rj 6248, Borongaj,Velika Gorica. U sastavu 34. vtk-održava jedinice III VaK. Preformiran u ZOA[1], Prema nar. od 6. decembra 1957. preimenovan u VTRZ Zmaj.

161. VP 8194, ratna VP 11525, rj 3962, Novi Sad – na teritoriji 48. vtk, ali pod KRV. U njoj se vršila opravka streljačkog naoružanja. Rasformirana nar. od 15. februara 1964.

162. automobilska (vp 1585, rvp 11244, rj 5786) Zemun – u sastavu KJRV. Rasformirana nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

163. VP 4459 ratna VP 12941, rj 1546 Mostar – u sastavu 43. vtk, održava avione VVU/ŠAOA/LŠC. U 1953. preformirana u ZOA i promena VP 5043 u 4459! Nar. za rasformiranje VKOS br. 200 od 5. februara 1953. nije izvršena. Zavod rasformiran prema nar. od 1. oktobra 1956.

166. VP 4512, ratna VP 10979, rj 5430 Kneževac – formirana 1949 (od ljudstva iz Pančeva, IMR i vr 170) vrši remont motora. U sastavu KJRV. 11. januara 1952. postaje preduzeće, a 15. aprila 1955. preimenovano u VTRZ Moma Stanojlović.

167. VP 2162, ratna VP12621, rj 6244 Skoplje – u sastavu 41. vtk. Naredba za rasformiranje VKOS br. 200 od 5. februara 1953. nije izvršena; 1957 u VTRZ Meteor.

168. VP 1794, ratna VP 11724, rj 2379, Sombor, Banjaluka – u sastavu 34. vtk. U 1953. preformiran u ZOA i promena VP 2958 u 1794! Rasformiran nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. Nar. s/p 18 od 20. juna 1958. rasformiran 168. zoa.

169. VP 3375. ratna VP 11805, rj 5603, Pančevo – 1949. prebazira u Rajlovac. U sastavu 43. vtk. 1957. u vtrz Orao.

170. VP 2985, ratba VP 10546, rj 2638 Zemun – u sastavu KJRV. Održavala jedinice na istoku zemlje, kasnije 7. VaK. Od 1954/7 VTRZ Jastreb.

195. veze VP 1907, ratna VP 11269, rj 5810 Zemun – u sastavu KJRV. Za održavanje uređaja veze. Po nar. od 1. avgusta 1956. u njen sastav ulazi i 400. vr (radarska). Rasformirana nar. od 15. februara 1964. u VTRZ Jastreb.

496. VP 9708 ratna VP 12819, rj 7036 Pančevo – formirana 1. januara 1952; za opravku motornih vozila i aero-uređaja. Kasnije samo za opravku inžinjerijskih mašina. Rasformirana nar. od 15. februara 1964. Ušla u sastav 101. tehničke radionice (KoV).

400. radarska, Zemun – po nar. od 1. avgusta 1956. ulazi u sastav 195. vr (veze).

507. (za cisterne). VII VaK – 1956 u DSNO.

387. tehnička – (za IV stepen remonta) LŠC,VZ 1956.

12) Remonti zavodi

35. remontni zavod (radarske i računarske opreme) – (vp 9514, rvp 12429, rj 1884) – formiran nar. s/p VKOS br. 5, 20. marta 1958. u Ljubljani – Šent Vidu. Prelazi u Banjaluku 1962, gde postaje VTRZ Kosmos.

VTRZ GALEB (4699) Mostar (bivsi 163vr odnosno zoa)

VTRZ ZMAJ Velika Gorica (bivsi 154. vr odnosno zoa)

Prema nar. SSNO, 20. januara 1992. preostali delovi ovog zavoda ulaze u batajnički VZ.

VTRZ Moma Stanojlović – 15. aprila 1955. od 166. vr (preduzeća) Kneževac

VTRZ Orao Rajlovac – nastao preimenovanjem 169. vr 1957.

VTRZ Jastreb Zemun – nastao preimenovanjem vr 170.

VTRZ Meteor, Skoplje (ex 167 vr) – rasformiran nar. od 15. februara 1964.

1 Prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. vr u ZOA.

VTRZ Kosmos Banjaluka – nastao januara 1962, prebaziranjem 35. rz iz Ljubljane.

VTRZ Beograd – naredba za formiranje od 12. septembra 1972. u Batajnici (vp 2985) od vtrz Jastreb i vtrz Moma Stanojlović na novj lokaciji u Batajnici. 1976. promenio ime u **VTRZ Moma Stanojlović**. [1]

13) Vazduhoplovna skladišta

Vazduhoplovna skladišta 1945–1948

Centralno slagalište vazduhoplovstva Pančevo – formirano 25. januara 1945; u 1948. preformirano u --- (VP 4565).

Glavno ubojno skladište Zemun – preformirano 1948. u 2. skl.

1. tehničko skladište (82281j) Zemun – preformirano 1948. u 3. skl.

2. tehničko skladište(82281je) General Janković – preformirano 1948. u 5. priv. odeljak vskl.

Oblasno skladište 1 VOK (95585c) Novi Sad – preformirano 1948. u 24. skl.

Oblasno skladište 2 VOK

Oblasno skladište 3 VOK Mostar (III ovs)

Oblasno skladište 4 VOK

Vazduhoplovna skladišta od 1948.

2. vp 9332 Zemun, (bivse-Glavno ubojno skladište) nema ga ni u jednom popisu jedinica posle 1948.

3. VP 9883 (rvp 11089, rj 6845) Zemun, (1. tehničko skladište) – pod komandom KJRV, rasformirano 1964.

4. R (rvp 11861, rj 3271) – prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga vs 16. u sastavu 34. vtk.

5. ubojno VP 1724 rvp 11452, rj 5260 Đeneral Janković. (bivse -2. tehničko skladište) – u sastavu 41. vtk. 5. samostalno skladište. Rasformirano nar. od 12. maja 1964.

6. pogonsko VP 3228 rvp 12822, rj 6266. Čačak (49), Jemeninske Stene (50) – u sastavu 41. vtk. Ušlo u sastav 465. skg.

7. ubojno, VP 9273, rvp 11641, rj 3703 Volinje – na teritoriji 34. vtk, ali za potrebe KJRV. Po nar. od 1. avgusta 1956, ulazi u njegov sastav i 21. vs. Rasformirano nar. od 12. maja 1964.

10. ubojno, VP 9115, rvp 12045, rj 2041 Velika Gorica – na teritoriji 34. vtk, ali za potrebe KJRV. Po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. iz Velike Gorice u Tuzlu. 10. samostalno skl. Rasformirano nar. od 12. maja 1964.

11. tehničko VP 4210, rvp 12774, rj 6035 Mostar – u sastavu 43. vtk. Rasformirano prema nar. 1. oktobra 1956.

12. ubojno, VP 4493, rvp 12227, rj 3314 Kraljevo – na teritoriji 41. vtk, ali za potrebe KJRV. Ušlo u sastav 465. skg.

13. pogonsko, VP 9576, rvp 12084, rj 5908 Vrdnik – na teritoriji 48. vtk, ali za potrebe KJRV. Od 1950, razvija i vs 400 (za IX streljački korpus) (rvp 13148, rj 2631) Novi Sad. Po nar. od 1. avgusta 1956. ulazi u njegov sastav i 20. skladište (ub) i formira se 13. ts (ubojno/pogonsko). Potom 13. samostalno skladište. Rasformirano nar. od 12. maja 1964.

14. ubojno, VP 9866 Rankovićevo, rvp 12043, rj 43/951 – u sastavu 48. vtk. Brisano 1951/52.

15. pogonsko, VP 5406 rvp 12271, rj 5678. Prokuplje (49), Vitanovac (50) – u sastavu 41. vtk. Ušlo u sastav 465. skg.

16. VP 9075 ratna VP 11329, rj 5039 Zagreb – u sastavu 34. vtk. Prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija za potrebe 34. tvk vs 4. 16. samostalno skladište. Posle 1964. jedino preostalo samostalno skladište u RV i PVO. Bazirano u Pančevu. Prema nar. od 5. oktobra 1967 preformirano. U skladu sa planom Jedinstvo 1987, u 1988. godini 16. skladište za prijem vts materijala preformirano u 160. vt bazu.

18. tehničko, VP 4124 ratna VP 11875, rj 1699 Skoplje – u sastavu 41. vtk. Prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija za potrebe 41. tvk vs 29. Rasformiran nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

19. ubojno, VP 9782, rvp 13064, rj 2269, Mostar – u sastavu 43. vtk; 1956. godine 19. rs pogonsko u R razvoju kod 171. vb. Rasformirano po nar. od 6. decembra 1957. mob. razvoj 19. td u nadležnost 171. vb.

20. ubojno, VP 9910, rvp 11896, rj 8571, Novi Sad – u sastavu 48. vtk. Po nar. od 1. avgusta 1956. ulazi u sastav 13.ts (ub-pog) u Vrdniku.

21. pogonskog materijala VP 3415, rvp 11324, rj 5878 Volinje – u sastavu 34. vtk. Po nar. od 1. avgusta 1956. u 7. ts (ub-pog) Volinje.

24. vp 7330, rvp 13264, rj 6462 Novi Sad, (bivse Oblasno skladište 1. vok) – razvija 24. pogonsko (vtk) i 24. tehničko vs (rvp 11942, rj 1696) Novi Sad. U 1956. godini 24. vts Zemun (vp 7330). Rasformirano 1959.

2. **R** tehničko, rvp 11942, rj 1696 – razvija ga 24. vs, Novi Sad.

25. ubojno, VP 9208, rvp 12105, rj 3359 Cerklje – u sastavu 34. vtk. Preformirano u 25. ts (ub-pog), 1959. u 25. samostalno skl. Rasformirano nar. od 12. maja 1964.

26. pogonsko, VP 7535, rvp 12157, rj 1167 Mostar – u sastavu 43. vtk.

1 Prema nar. SSNO, od 20. januara 1992, trebalo je da promeni ime u Jastreb.

27. ubojno, VP 4229, rvp 12807, rj 2320 Niš – na teritoriji 41. vtk, ali za potrebe KJRV. Potom 27. samostalno skl. Rasformirano nar. od 12. maja 1964.

29. R pogonsko; ratna VP 11801, rj 4597 – u sastavu 41. vtk. Prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga za potrebe 41. tvk vs 18. Ukinut mob. razvoj februara 1953.

30. ubojno, VP 6425, rvp 12929, rj 3460 Titograd – na teritoriji 43. vtk, ali za potrebe KJRV. Sa 525. pog ts u 30 ts.(ub-pog), potom 30.samostalno skl. Rasformirano nar. od 12. maja 1964.

Kasnije formirana skladišta

1950–1951

400. (rvp 13148, rj 2631) Novi Sad – razvija ga vs 13 (za IX streljački korpus).

465. vp 2895, rvp 11476, rj 2074, Rankovićevo – u sastavu 48. vrk. Prema nar. od avgusta 1956. rasformirana ekspozitura ovog skladišta u Trsteniku. Preformirano po planu Drvar 1959. u 465. skladišnu grupu.

473.[1] vp 9228, (rvp 11666, rj 2362) Sarajevo, Busovača – u sastavu 43. vtk, potom pod KJRV, 1956. u 48. vz. Rasformirano po nar. od 6. decembra 1957.

482. vp 9084, (rvp 12043, rj 2516), Mostar – u sastavu 43. vtk. 1956 u 48.vz. Preformirano po planu Drvar 1959. u 482. skladišnu grupu.

1951– (1. januar 1952)

314. ubojno, vp 6378 (rvp 13477, rj 4571) Bihać – formirano prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. pod KJRV. Po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. prebazira u Pađene (Knin). Po nar. 1. avgusta 1956. ulazi u 516. pog. Skl i preformira se u 314. ts (ub-pog). U sastavu 3. VaK. Potom 314. samostalno skladište. Rasformirano nar. od 12. maja 1964.

378. pogonsko – formirano prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951, Bihać.

514. pogonsko, vp 9544 (rvp 10432, rj 6795) Ličke Jesenice – formirano 1953, pod KJRV. Po nar. od 2. oktobra 1958. u Riječko VP, KoV.

558. pogonsko, vp 1409 (rvp 12655, rj 5714) Ortnek-Ljubljana – pod KJRV. Po nar. od 2. oktobra 1958. u Ljubljansko VP, KoV.

507. (za burad i cisterne), vp 5962 (rvp 11688, rj 7050) Zemun, 48.vtz.

443. ubojno, vp 9813 (rvp 11402, rj 5958) Busovača – formirano prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. Pod KJRV. LŠC 1956 – 48. vz. Po nar. 6. decembra 1957 u ts za motore, potom 443. samostalno skl, Rasformirano nar. od 12. maja 1964.

459. pogonsko, vp 6846 – formirano prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951 (tek 1953). Tuzla (Busovača?) Tuzla, iz LŠC 1956 u 34. vz. Potom 459. samostalno skl. Rasformirano nar. od 12. maja 1964.

318. pogonsko, vp 7400 Raštani – formirano prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. pod Komandom JRV. Iz LŠC u 48. vz 1956. U 1959. ulazi u sastav 482. skg.

561. pogonsko, vp 7850 Straža (kod Knina) – formirano (1953?) Po nar. od 1. avgusta 1956. ulazi u sastav 314. ts.

519. pogonsko, vp 6757 Rogotin (kod Metkovića) – formirano 1953, pod Komandom JRV. Iz LŠC u 48. vz 1956. U 1959. ulazi u sastav 482. skg.

473. tehničko, vp 9228 Busovača – pod Komandom JRV.

180. intendantsko, vp 4598 (rvp 13329, rj 5918) Zagreb – formirano 1952. Rasformirano 1959.

207. intendantsko, vp 2556 (rvp 10962, rj 5719) Zemun – formirano 1952, Novi Sad. Rasformirano 1959.

231. intendantsko, vp 5791 (rvp 11741, rj 7039) Mostar, formirano 1952. Rasformirano po nar. 1. oktobra 1956.

41. ---rno (?), vp 9349 Zagreb. Formirano 1953.

413. ubojno Titovo Užice – formirano prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951. Rasformirano nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

525. pogonsko, vp 4281 (rvp 11713, rj 3832) Nikšić – formirano 1953. Iz LŠC u 48. vz 1956. Po nar. od 6. decembra 1957. ulazi u sastav 30. skl.

3. vazd. tehn. tranzitno skl. vp 9883 Pula (56) – pod k-dom JRV, rasformirano po nar. od 27. jula 1959.

233. pogonsko Krško – formirano po nar. 1. avgusta 1956, III VaK. U 1959. ulazi u 25.ts (pog-ub).

330. pogonsko Zadar – formirano po nar. 1. avgusta 1956, III VaK, potom u 330.samostalno skl. Rasformirano nar. od 12. maja 1964.

107. vts vp 1239 Otovec-Črnomelj – od 1956. kod 34. vz. Rasformirano 1959.

455. pogonsko ts, Pokoj-Bihać – preuzeto od banjalučkog VP 2. 10. 1958. Rasformirano po planu Drvar 1959, objedinjeno u 128. skladišnu grupu.

534. pogonsko ts, Velika Slatina – formirano 2. oktobra 1958; 534. samostalno skl. Dana 8. januara 1963. predato KoV-u.

128. vts Ripač – formirano 1953. Preformirano po planu Drvar 1959. u 128. skladišnu grupu.

17. samostalno skladište (1959-64)

1 Prvoupisana brojka je 475, koja je precrtana i zatim napisano 473.

Skladišne grupe 1959–1964[1]

128. Ripač – u njen sastav ušla skladišta 128 i 455, (...) Rasformirana nar. od 12. maja 1964.

465. Kraljevo (2895) – u njen sastav ušla skladišta 6, 12,15. i 465. Rasformirana nar. od 12. maja 1964. Njenu VP preuzela 285. vb Lađevci.

482. Mostar (9084) – u njen sastav ušla skladišta 318, 482. i 519. Rasformirana nar. od 12. maja 1964. Njenu VP preuzela 171.vb.

Stanice za proizvodnju kiseonika

Formirane (1951), rasformirane nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

34. vp 9537 (rvp 11741, rj 2977) Zagreb – u sastavu 34. vtz.

41. vp 5840 (rvp 10556, rj 7009) Skoplje – u sastavu 41. vtz.

43. vp 9870 (rvp 13320, rj 6379) Mostar – u sastavu 43. vtz.

48. vp 7754 (rvp 12485, rj 4190) Novi Sad – u sastavu 48. vtz.

Opitna stanica za pogonsko gorivo i mazivo vp 2635 (rvp 11315, rj 4219) – formirana prema MNO pov br. 2387 od 17. decembra 1951. Žarkovo; po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. ušla u VTI.

E) INŽINJERIJSKE JEDINICE

Aerotehnički, inžinjerijski bataljoni

290. R-(rj 6234) – prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda 41. vtk. U sastavu 41. vtk. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

333. aerodromsko-tehnički bataljon (VP 4310, rvp 13187, rj 5159), Batajnica (49) – po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. prebazira u Leskovac, 1956. u Tuzlu, 1961. u Kraljevo, 1965. u Belu Crkvu. Prema nar. od 5. marta 1968. prebazira u Pančevo.

641. R-(rvp 11920, rj 6148) Mostar – prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda 43. vtk. U sastavu 43. vtk.

688. R- (rvp 11802, rj 6428) – prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda 48. vtk. U sastavu 48. vtk. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

379. vazd. inž. bat. (9469) – formiran u Zagrebu nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. U sastavu 3. VaK (do 1959), 5.vak-de (do 1964), 5. vak/ko RV i PVO do 1992. Po naređenju od 20. januara 1992 u sastavu 2. korpusa RV i PVO. Naredbom od 12. maja 1992, bataljon je trebalo da prebazira u Prištinu gde bi bio rasformiran.

359. (vp2202, rvp12243, rj 2881) Niš – formirana prema nar. od 5. marta 1968. Kasnije Lađevci. U sastavu 1. VaK (1968–86), 3. ko RV i PVO (1986–92). Prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. u sastavu 1. ko RV i PVO.

339. – prema nar. od 28. februara 1986, trebalo je da se formira u 1987. od 344. i 385. inžč, u Sarajevu, sa vp 6825; Batajnica. U sastavu 1. ko RV i PVO. Rasformiran prema planu Jedinstvo 2/3 1990.

Inžinjerijske čete

344. inžinjerijska četa (vp 8488, rvp 10012, rj 3999) – formirana prema nar. od 5. marta 1968. U ratnom razvoju razvija se u 344. inžinjerijski bataljon. U sastavu 15. dPVO do 1986. Prema nar. od 28. februara 1986. ulazi u 339. inžb–Sarajevo 1. korpusa RV i PVO.

385. inžinjerijska četa (vp 6825, rvp 12790, rj 3068) – formirana prema nar. od 5. marta 1968; u sastavu 11.dPVO do 1986. Potom od 28. februara 1986. ulazi u sastav 1. ko RV i PVO i služi za osnov za formiranje 339. inžb u Sarajevu.

397. inžinjerijska četa (vp 7190, rvp 10720, rj 3348) – formirana prema nar. od 5. marta 1968; u sastavu 165. vb. Razvija u R 397. inžinjerijski bataljon prema nar. od 14. septembra 1972. U 1. VaK. rasformirana leta 1974.

F) PROTIVAVIONSKE JEDINICE

1) raketni pukovi-brigade PVO

250. raketni puk PVO (VP 1205, rvp 11700, rj 5046) – formiran nar. s/pov. 423, 24. septembra 1962. u Batajnici. Naoružan raketnim sistemom Dvina, a od kraja sedamdesetih i sistemom Neva M. Od 1978. preformiran u **250. raketnu brigadu PVO**. Tek od 1982. ima osam raketnih i dva raketno-tehnička diviziona. Prema planu Jedinstvo 2/3 1990. godine 1, 2. rd prevedeni u R, a brigada ostala sa šest A rd i dva rtd. Po naređenju od 20. januara 1992. vraćena u formaciju od 8rd + 2rtd. Jedinica bila u sastavu 1. zone PVO (1964–1966), 11. dPVO (1966–1986), 1 ko. RV i PVO (1986–1992). Komandanti: Stevan Roglić, Milojko Apostolović, Miljenko Milović, Miloš Peić, Radomir Sekulić, Mladen Karanović

155. raketni puk PVO (VP 5850) – formiran 1967, prema ranijem naređenju od 3. jula 1965. u Kerestincu (Zagreb). Divizioni formirani u Cerklju, Sisku, Zaboku i Karlovcu. Naoružan raketnim sistemom Volhov. Bio u sastavu 15.dPVO (1967–1986),

1 Planom Drvar 2 sva skladišta i skladišne grupe ušle su u sastav vazduhoplovnih baza, izuzev 16. samostalnog skladišta.

5. ko. RV i PVO (1986–1992) i 2. ko RV i PVO (1992). U toku ratnih dejstava u jesen 1991. povučen u rejon Banjaluke. Prema nar. od 30. oktobra 1991. potvrđeno prebaziranje kao i diviziona na rejone Bihać, Prijedor, Čelinac i Manjača. Naredbom 12. maja 1992, baza je trebalo da prebazira u Batajnicu. Naredba nije izvršena, a puk je od 12/20. maja prešao u sastav VRS. Komandanti: Stevan Kovačević, Dane Šuput, Šefik Čaušević, Dragiša Markićević, Nikola Vuletić

350. raketni puk PVO (VP 1267, rvp 10354, rj 1101) – formiran prema nar. od 4. februara 1974, u Batajnici, a potom prešao u Vrhniku. Divizioni u Vrhnici, Ljubljana Polju, Logatcu i Postojni. Naoružan raketnim sistemom Neva-M. Bio u sastavu 15.dPVO (1974–1986), 5. ko. RV i PVO (1986–1991) i 2. ko RV i PVO (1992). Učestvovao u borbenim dejstvima u Sloveniji 1991, a po završetku ratnih dejstava u toj republici, u leto 1991. prebaziran sa dva rd u rejon Mostara i ušao u 1. ko RV i PVO. Prema nar. od 30. avgusta 1991. dva rd je trebalo zadržati kod 250. rbr PVO, dok se ne izgrade vatreni položaji kod Mostara. Tu bazira do (pre) aprila 1992. kada se zbog ratnih dejstava u Bosni i Hercegovini, puk povukao u Srbiju, gde je naredbom od 16. aprila 1992. rasformiran a njegova tri preostala diviziona priključena 250. rbr PVO. Komandanti: Danilo Poberaj, Aleksandar Radovanović, Vidosav Pantelić, Božo Novak

450. raketni puk PVO (VP 2190, rvp 10470, rj 2368) – formiran prema naređenju od 20. juna 1976, a prvi put postrojen u Batajnici 5. septembra 1977. Naoružan raketnim sistemom Neva-M. Početkom 1978. prešao u širi rejon Skoplja (Petrovac, Čojlije). U sastavu 11. dPVO (1978–1986), 3. ko RV i PVO (1986–1992), 1. ko RV i PVO (1992). U periodu oktobar 1991–mart 1992. postepeno se prebazirao u Srbiju. Nova komanda uspostavljena je u Kraljevu. Komandanti: Đorđe Petkovski, Radomir Stojanović, Bogoljub Marković, Spaso Janjić, Ljubomir Milanović

2) laki artiljerijsko-raketni pukovi PVO (u sastavu vazduhoplovnih baza)

200. laki artiljerijsko-raketni puk PVO (vp, rj) – formiran prema naređenju od 11. februara 1982. od lad PVO 200. vb za obezbeđenje aerodroma Bihać. Prema nar. od 30. oktobra 1991. preveden iz B u A status. Naredbom 12. maja 1992, baza je trebalo da prebazira u Prištinu gde bi se rasformirao. Komandanti: Milan Meninćanin, Dušan Jerković

399. laki artiljerijsko-raketni puk PVO (vp 6542, rj 3834) – formiran prema naređenju od 11. februara 1982. od lad PVO 399. vb za obezbeđenje aerodroma Tuzla. Rasformiran prema planu Jedinstvo 2/3 1990. Komandanti: Radomir Tošić, Miodrag Radovanović

492. laki artiljerijsko-raketni puk PVO (vp 6526, rj 3842) –formiran prema naređenju od 11. februara 1982. od lad PVO 492. vb za obezbeđenje aerodroma Priština. Preformiran prema nar. od 9. juna 1992. i ponovo u sastavu 492.vb. 1999. godine posle završetka borbenih dejstava i napuštanja aerodroma. Komandanti: Slavoljub Šterić, Mile Stojanovski

3) samostalni divizioni PAO

65. VP 8367, ratna 12436, rj 2353, Zagreb–Pleso. U sastavu 34. vtk.

72. VP 5122, ratna 11855, rj 1466, Skoplje. U sastavu 41. vtk.

88. R – po planu mob. razvoja, prema nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953, formiran u Zemunu.

43. – nar. pov 770 III up, od 25. maja 1954. nastao preformiranjem mpaad 191.vb II reda u Zemunu.

56. – nar. pov 770 III up, od 25. maja 1954. nastao preformiranjem mpaad 177.vb i reda u Batajnici

4) laki artiljerijski divizioni PVO

84. lard PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 4314, i dalje u sastavu 84. vb Zemunik. Rasformiran prema naredbi od 9. juna 1992.

90. lard PVO R, Sjenica – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. u R razvoju kod 285. vb.

151. lard PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 6765, i dalje u sastavu 165. vb Pleso. Rasformiran prema naredbi od 9. juna 1992.

161. lard PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 9147, i dalje u sastavu 161. vb Niš. Prema nar. od 9. juna 1992. ponovo u sastavu 161.vb (brlp).

165. lard PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 3792, i dalje u sastavu 165. vb Skoplje.

171. lard pvo – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 4968, iako je u sastavu 171. vb. Prema nar. od 9. juna 1992. ušao u sastav 423.vb (brlP) kao **71. lard PVO.**

177. lard PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 7714, i dalje u sastavu 177. vb.

258. lard PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 2975, i dalje u sastavu 258. vb Pula. Rasformiran prema naredbi od 9. juna 1992.

285. lard PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 3166, i dalje u sastavu 285. vb.

423. lard PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 8932, i dalje u sastavu 423. vb.

474. lard PVO – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. nosio vp 8773, i dalje u sastavu 474. vb. Rasformiran prema naredbi od 9. juna 1992.

g) AUTOMOBILSKE JEDINICE

1) Auto-bataljoni

283. R (rvp 10588, rj 2050) – prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda 41. vtk. U sastavu 41. vtk.

376. R (rvp 12527, rj 4196) Zagreb – prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda 34. vtk. U sastavu 34. vtk. Od aprila 1961. u R razvoju kod 151.vb. Ukinut mob. razvoj nar. od 12. maja 1964.

379. R (rvp 12740, rj 5561) Zagreb – prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda 34. vtk. U sastavu 34. vtk.

640. R (rvp 11501, rj 2830) Mostar – prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda 43. vtk. U sastavu 43. vtk.

643. R (rvp 12036, rj 3373) – prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda JRV. Ukida se mob razvoj nar. od 12. maja 1964.

672. R (rvp 10588, rj 2050) – prema nar. VKOS 67 od 24. jula 1949. razvija ga u ratu komanda 48. vtk. U sastavu 48. vtk. Ukinut mob. razvoj nar. od 12. maja 1964.

695. nastavni (vp 2715, rvp 10079, rj 6432) – pod komandom KJRV. Po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. predisslociran iz Ečke u Skoplje. Prema nar. 1008 III up, od 5. juna 1953. predislociran iz Skoplja u Novi Sad. Po nar. III up s/p 1600 od 12. jula 1954, prebazira iz Novog Sada u Rumu. Izašao iz sastava RV 1956.

392. nastavni (vp 4012) – formiran u Lučkom nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. u 3. VaK-u.

229. R – od aprila 1961. u R razvoju kod 84. vb za potrebe 9. vak-de Ukinut mob. razvoj nar. od 12. maja 1964.

2) Automobilske čete

203. auto-četa Skoplje – od aprila 196.1 u R razvoju kod 165. vb. Ukida se mob. razvoj nar. od 12. maja 1964.

376. autonastavna četa (3108) – formirana 1964. Pleso (ušla 1968. u 672. atnb, ali detašovana u Plesu). Po nar. od 14. avgusta 1980. prebazira iz Plesa u Kovin. Kao 376. atč R u sastavu 1. ko RV i PVO prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987. Prema naredbi od 9. juna 1992, u mob. razvoju kod Korpusa PVO.

643. autonastavna četa – formirana 1964. U sastavu 3. ko RV i PVO prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987.

Po naređenju od 20. januara 1992. trebalo da se rasformira. Prema naredbi od 9. juna 1992, u mob. razvoju kod VaK-a.

672. autonastavna četa (7513) – formirana 1964. Kovin. Prema nar. od 25. decembra 1967, preformirana 10. marta 1968. u **672. autonastavni bataljon**. (U R razvoju, međutim, 672. atč ostala za potrebe 5. korpusa. U 1992. za potrebe 2. korpusa. Ukinut mob. razvoj maja 1992.) U njegov sastav ušle su 239. i 672. atč RV kao i atč 18. prolpbr. U sastavu bataljona vodi se i 376. atnč u Plesu. Prema nar. od 22. novembra 1978. preformiran u **672. autonastavni centar**. sa 376. anč Pleso, koja u Kovin stiže tek 1980. Prema planu Jedinstvo, ANC se sastoji od 376, 643, 672 i 684. atč A i drugih elemenata.

239. autonastavna četa – prema nar. od 28. decembra 1966. predata od strane Novosadskog VP u 1. VaK s tim da u R razvoju razvija 239. atb Bela Crkva.

684. autombilska četa R – prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987, u mob. razvoju kod Komande RV i PVO.

h) PADOBRANSKE JEDINICE

1) Padobranske brigade

63. vazdušno-desantna brigada (VP 2364) – formirana 22. februara 1953. u Šapcu, prema nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. U njen sastav ušli su 46. i 63. vazdušno-desnatni bataljoni koji su bazirali u Mostaru i Šapcu.[1] Prema nar. od 19. marta 1956, izašla iz JRV i potčinjena komandi 1. vo. Brigada postojala do reorganizacije Drvar 27. juna 1959. posle čega je rasformirana, a od nje su obrazovana tri padobranska bataljona 127, 148. i 159. koji su ušli u vazduhoplovne komande. Komandanti: Ilija Bogojević, Janko Zebić, Mirko Ličina, Milan Novaković

63. padobranska brigada (VP 6919, rvop 12508, rj 2220) –formirana prema nar. od 5. oktobra 1967. u Nišu od Padobranskog centra i rasformiranog 148. padobranskog bataljona. U toku postojanja u sastavu Komande RV i PVO (od 1982), Uprave pešadije (JNA) odnosno van RV i PVO (prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987, u A formaciji pod ZNGŠ, a u R formaciji je pod VK, prema planu Jedinstvo 2/3 1990, vraćena u RV i PVO). Nastavlja tradiciju Prvog padobranskog bataljona NOVJ. *Komandanti: Stevan Mirković, Stojan Jović, Radomir Mrdaković, Dragomir Novaković, Mitke Bogoev*

1 Nar. pov. 42 NGŠ od 12. januara 1954 (registar naređenja III uprave GŠ) navodi da je 63. vdbr predislocirana iz Mostara u Novi Sad, a jedan bataljon u Šabac.

2) Desantni bataljoni

46. vp 5356, rvp 11278, rj 3997 Mostar – u R formaciji razvijao se u 46. i 51. desantni bataljon. Po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. prebazira u Šabac.

51.R rvp 12954, rj 3855 – u R formaciji razvijao ga 46. desantni bataljon. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

63. vp 2364, rvp 12336, rj 4165 – formiran nar. s/p. 1248 19. juna 1951. u Šapcu. U R formaciji razvijao se u 63. i 74. desantni bataljon.

74.R rvp 12769, rj 3989 – u R formaciji razvijao ga 63. desantni bataljon. Ukinut mob. razvoj po nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

Padobranski bataljoni

127. – formiran posle rasf. 63. vdbr 1959. Novi Sad>Batajnica 1. vak-da, ušla u njegov sastav i 252. padič 1.a iz Čačka. Prebaziran 1962. u Zemun.

148. – formiran posle rasf. 63. vdbr 1959. Novi Sad>Skoplje 3. vak-da; ušla u njegov sastav i 524. padič 3.a iz Skoplja. U 1961. godini prelazi u Niš. Prema nar. od 5. oktobra 1967. rasformirn i ušao u novu 63. padbr.

159. – formiran posle rasf. 63. vdbr 1959. Novi Sad>Cerklje 5. vak-da; ušla u njegov sastav i 587. padič 5. a iz Pule.

Padobranski centar Niš – prema nar. od 5. oktobra 1967. preformira se u 63. padbr.

Padobranski kurs – (rvp 11666), KJRV.

i) JEDINICE VEZE

1) Pukovi veze

322. puk veze (VP 5454, rvp 12803, rj 3205) – formiran 24. avgusta 1948. u Zemunu od Bataljona za vezu Komande JRV (vod za vezu formiran 17. oktobra 1944; potom 1945. četa za vezu sa radio TT vodom i od jula 1946. bataljon veze). Komanda puka u Zemunu, potom prema nar. od 9. oktobra 1951. u Šapcu i Kiseljaku do rasformiranja. Prema planu Drvar 2 rasformiran i od njega su formirani: 321. bataljon veze i 322. bataljon veze Komande RV i PVO. Komandanti: Dragutin Bašić, Mirko Joković, Ilija Radaković

2) Bataljoni veze

289. vp 3319 (rvp 12353, rj 3929) Zagreb – frmiran prema MNO pov.br. 2387 od 17. decembra 1951. U sastavu 3. VaK. (do 1959), zatim 5. vak-de (do 1964) i potom 5. VaK (korpusa RV i PVO). Krajem leta 1991. prateći komandu korpusa bataljon prešao u Bihać. Prema nar. od 30. oktobra 1991. trebalo da bude rasformiran. Naredbom od 12. maja 1992, bataljon je trebalo da prebazira u Lađevce gde bi se rasformirao.

112. vp 9157 – formiran u Zemunu, prema nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953. u sastavu 7. vak. od 1959. u 1.vak-di, potom u 1. VaK, 1964, prebazira iz Batajnice na stari aerodrom u Zemunu. Prema nar. od 25. decembra 1967. prebazira u Niš 1968. sa komandom 1. korpusa. U sastavu 3. ko RV i PVO 1986–1992. Rasformiran po naređenju od 20. januara 1992.

103. – formiran 1959. u Skopskom Petrovcu u sastavu 3. vak-de, rasformiran 1964.

207. R – predviđen za formiranje kod 7. vak-de Sarajevo od 1959. Ukida se mob. razvoj nar. od 12. maja 1964.

299. – formiran 1959. u Zemuniku u sastavu 9. vak-de, rasformiran 1964.

321. (2473) vp 3544 – formiran 1964. Prema nar. od 25. decembra 1967. prelazi iz Kraljeva u Novi Sad. Prema nar. od 19. decembra 1968. prelazi u Zemun (vp 7989) sa 1.č u Tuzli i 3. č u (...). Prema nar. od 6. septembra 1971. rasformiran u Zemunu, ali reorganizovan sa komandom u Neđarićima (vp 7989, rj 4018) istim naređenjem. Pod Komandom RV i PVO. Po naređenju od 20. januara 1992. u sastavu 2. korpusa RV i PVO. Naredbom od 12. maja 1992, bataljon je trebalo da prebazira u Novi Sad.

322. Kiseljak – rasformiran prema nar. od 6. juna 1967.

210. (8909, rj 3037) – formiran 11. septembra 1967. u sastavu 11.dPVO (do 1986), zatim 1. ko RV i PVO (do 1992) i potom do danas u Ko PVO, u kasarni Banjica.

322. (3544, rj 4560) – prema nar. od 6. septembra 1971. formiran u Novom Sadu. Pod komandom RV i PVO.

220. – u sastavu 15. d PVO. Rasformiran po nar. od 28. februara 1986.

3) Čete veze

210. teritorijalna radio-relejna četa – formirana 1964. u Kraljevu, 1965. prelazi u Zemun (aerodrom), potom iste godine ulazi u sastav 112. bv 1. Vak. Rasformirana po nar. od 28. januara 1967.

175. teritorijalna radio-relejna četa – formirana 1964. Bihać, 1965. prelazi u Lučko, potom iste godine ulazi u sastav 289. bv 5. Vak. Rasformirana po nar. od 28. januara 1967.

81. čv – 11. divizije PVO, rasformirana prema nar. d 10. februara 1967.

15. čv – 15. divizije PVO, rasformirana prema nar. d 10. februara 1967.

72. čv – Petrovaradin. Rasformirana prema nar. od . septembra 1971.

8. čv – formirana prema nar. od 26. aprila 1978. od Komandom RV Zemun (vp 9026), u R razvija 59. bataljon veze rj 3739 Zemun). Nema je u formaiji prema planu Jedinstvo, od 17. septembra 1987.

) JEDINICE VOJIN

) Pukovi – brigade VOJIN

211. puk VOJIN (VP 6972) – formiran 8. juna 1955. prema naređenju od 8. juna 1955) sa komandom u Beogradu. Puk formiran od 101. i 103. bataljona VOJIN. Formacijski u sastavu 7. VaK. U skladu sa planom Drvar preimenovan 1959. u 1. puk VOJIN.

275. puk VOJIN (VP 3875) – formiran 8. juna 1955. prema naređenju od 8. juna 1955) sa komandom u Zagrebu. Puk formiran od 105. i 109. bataljona VOJIN. Formacijski u sastavu 3. VaK. U skladu sa planom Drvar preimenovan 1959. u 5. puk VOJIN.

137. puk VOJIN (VP 7498) – formiran 8. juna 1955. (prema naređenju od 8. juna 1955) sa komandom u Sarajevu, preformiranjem 107. bataljona VOJIN. Međutim, do kraja pedesetih puk nije u potpunosti razvijen pa se ova jedinica pominje kao 137. bataljon VOJIN ili kao 1. bataljon 137. puka VOJIN. U skladu sa planom Drvar preimenovan 1959. u 7. puk VOJIN.

1. puk VOJIN (VP 6972) – nastao preimenovanjem 211. puka VOJIN sa komandom u Beogradu. Nar. 17. januara 1963. izmena R lokacije iz Zemuna u Batajnicu. Puk bio u sastavu: 1. vak-de (1959–1964), 1. zone PVO (1964–66), 11. dPVO (1964–1986), 1. ko RV i PVO (1986–1992). Njegova komanda preformirana 12. juna 1992. u 126. brigadu VOJIN. Komandanti (211/1.p) Milan Miličević, Janko Rajčević, Dako Milošević, Đuro Rodić, Svetolik Kostić, Žarko Zrnić, Mihajlo Žugić, Žarko Zrnić

5. puk VOJIN (VP 3875) – nastao preimenovanjem 275. puka VOJIN sa komandom u Zagrebu. Puk bio u sastavu: 5. vak-de (1959–1964), 5. zone PVO (1964–66), 15. dPVO (1964–86), 5. ko RV i PVO (1986–1992) i 2. ko RV i PVO (1992). Učestvuje u borbenim dejstvima u Sloveniji i Hrvatskoj 1991. dok nije povučen u Bosnu i Hercegovinu. Njegova komanda preformirana u 2. puk VOJIN prema nar. od 20. januara 1992. u Sarajevu. Komandanti (275/5.p): Anton Požeg, Himzo Malohodžić, Nikola Robić, Živorad Grbović, Borivoje Kovač, Milenko Stojkovski

7. puk VOJIN (VP 7498) – nastao preimenovanjem 137. puka (bataljona) VOJIN sa komandom u Sarajevu. Puk bio u sastavu 7. vak-de (1959–1964), a zatim rasformiran prema planu Drvar 2 1964. Od februara 1967. brisan i u R razvoju.

3. puk VOJIN – prema planu Drvar puk je trebalo formirati za potrebe 3. vak-de u Skoplju, ali nije formiran zbog nedostatka tehnike.

9. puk VOJIN – prema planu Drvar puk je trebalo formirati za potrebe 9. vak-de, ali nije formiran zbog nedostatka tehnike sve do 6. maja 1961, kada je oformljen sa komandom u Splitu. Rasformiran prema planu Drvar 2, 1964.

3. puk VOJIN (VP 3358) – formiran 1968. u Skoplju, u okviru 13. dPVO. Prema nar. od 3. jula 1968, 68. bataljon VOJIN sa 1 četom iz 1. p VOJIN formirao je puk. Preformiran je prema nar. od 14. septembra 1972; 1973. godine u 31.bataljon VOJIN. Ukinut i mob. razvoj ovog puka.

3. puk VOJIN (VP 3358, rvp 13174, rj 4513) – formiran (prema nar. od 28. februara 1986) u Nišu od 31. bataljona VOJIN i nekih manjih jedinica VOJIN za potrebe 3. ko RV i PVO, u čijem je sastavu bio do rasformiranja juna 1992. Njegove jedinice ušle u sastav 126. brigade VOJIN. Komandanti: Gojko Perović, Milenko Pejakov, Slavoljub Drenjanin, Velisav Savić

2. puk VOJIN (vp 8490, rvp 13319, rj 2915) – 20. januara 1992. naređeno formiranje puka od preostalih delova 5. puka VOJIN sa komandom u Rajlovcu. Nije poznato da li je formiranje jedinice (u stvari preformiranje 5. puka VOJIN) završeno pre otpočinjanja borbenih dejstava u BiH. Naredbom 12. maja 1992, (5.) puk je trebalo da prebazira u Niš gde bi bio rasformiran.

2) Bataljoni VOOV(1951) / VOJ(1953) / VOJIN(1954)

101. (vp 6972) – formiran nar. od 3. marta 1951. kao bVOOV, sastava 3 čete VOOV sa 16 stanica, maja 1951. formirana i radarska četa sa 4 radara, Zemun 1953, 2. juna 1955. preformiran u 211. p VOJIN.

103. (vp 2688) – formiran nar. od 3. marta 1951. kao bVOOV, Skoplje, sastava 2 čete VOOV sa 10 stanica, rasformiran nar. od 4. maja 1955. ušao u 211. p VOJIN

105. (vp 3875) – formiran nar. od 3. marta 1951. kao bVOOV, Zagreb, sastava 2 čete VOOV sa 10 stanica, 2. juna 1955. preformiran u 275. p VOJIN.

107. (vp 7498) – formiran nar. od 3. marta 1951. kao bVOOV, sastava 3 čete VOOV sa 16 stanica, aprila 1952. formirana i radarska četa sa 4 radara, 1953. dislociran iz Splita u Sarajevo. 2. juna 1955. preformiran u 1/137. p VOJIN (137.bVOJIN).

109.– formiran 1955, potom ušao u 275.p VOJIN.

20. (vp 3634, od 1. januara 1988: 6972-3) Batajnica, Stari Banovci u sastavu 1.p VOJIN.

31. (3358) – formiran od rasformiranog 3. p VOJIN prema nar. od 14. septembra 1972, u toku 1973. Komanda u Prištini, a niže jedinice na Kosovu i Makedoniji. Bataljon u sastavu 83. avijacijske brigade (do 1978). Prema nar. od 12. oktobra 1977. ulazi u 1. p VOJIN. Prema nar. od 28. februara 1986, bataljon ulazi u novoformirani 3. pVOJIN. do njegovog rasformiranja 1992. po naređenju od 20. januara 1992, tada prelazi u 1.p VOJIN. (1992) u Kraljevo.

51. -Plješevica, u sastavu 5.p VOJIN. Po naređenju od 20. januara 1992. u sastavu preimenovanog 2 (5) p VOJIN.

58. –Valjevo, prema nar. od 6. septembra 1971. prebazirana komanda bataljona u Neđariće. U sastavu 1.p VOJIN. Po naređenju od 20. januara 1992. u sastavu puka VOJIN, 2. korpusa RV i PVO sa komandom na Jahorini. Naredbom 12. maja 1992, bataljon je prebaziran u Podgoricu.

61. –Split, u sastavu 97. abr (1968–1973), 1.p VOJIN (1973–) (formiran prema nar. od 18. aprila 1983). U sastavu 5. puka VOJIN. Prema nar. od 28. februara 1986, ušao u sastav 1. p VOJIN. Po naređenju od 20. januara 1992. u sastavu puka VOJIN 2. korpusa RV i PVO. Bataljon predislociran u Kumbor.

68. – formiran prema nar. od 10. februara 1967 (bez 2 č) Kumanovo, u sastavu 1. p VOJIN. Jedinice bataljona raspoređene po Makedoniji. Prema nar. od 3. jula 1968, bataljon sa 1 četom iz 1.p VOJIN formira 3. p VOJIN.

91. –Vrhnika, u sastavu 5. p VOJIN. Prema nar. od 30. avgusta 1991. rasformiran, a njegovi delovi ušli u 1. i 3. pVOJIN.

19. rezervna četa VOJIN – formirana prema nar. od 9. oktobra 1981. Mobilizacijsko mesto Priština kod 31. B VOJIN. Formirana radi zadržavanja ratnog rasporeda vojnih obveznika sa teritorije Kosova.

k) JEDINICE ZA ELEKTRONSKO RATOVANJE

98. radio-izviđački bataljon (vp 4886) – formiran od 98. rig Pančevo. Baziran u Rumi. Rasformiran po nar. od 27. jula 1959.

Bataljoni (centri) EI i PED

3. (vp 1490, rj 7177) – formiran, prema nar. od 28. februara 1986, 1988. godine od 112. i 113. čete, u sastavu 3. ko RV i PVO. Baziran u Nišu. Preformiran u drugoj polovini 1990. u 3. cEIO A, prema planu Jedinstvo 3. Prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. prestao da postoji i ušao u sastav 280. cEIO.

5. (vp 9400, rj 3116) – formiran prema nar. od 28. februara 1986, sa rokom formiranja u 1989. godini od 110, 114 i 115. čete. Bataljon formiran 1988. u sastavu 3. ko RV i PVO. Baziran u Lučkom, a prema nar. iz marta 1988. prebazira u Veliku Bunu. Preformiran u drugoj polovini 1990. u 5. cEIO A, prema planu Jedinstvo 3. Usled borbenih dejstava 1991. prešao u Novi Sad, gde je rasformiran prema nar. od 30. oktobra 1991. Delovi jedinice ušli prema naredbi SSNO od 20. januara 1992. u 280. cEIO.

Čete

98. radio četa (4886) Pančevo – formirana, prema MNO pov. br. 2387 od 17. decembra 1951, u 1952. godini u Zemunu. Pod Komandom JRV. Preformirana u radio-izviđačku grupu, a potom 1. avgusta 1956. u 98. rib.

110. č za protivelektronsko obezbeđenje (vp 4198) Pleso – formirana prema nar. od 12. oktobra 1977. 5 VaK. Prema nar. od 28. februara 1986. ulazi u sastav 5. bei i ped.

113. č za elektronsko izviđanje (vp 4080, rj 3115), Niš – formirana prema nar. od 12. oktobra 1977. 1. VaK. Prema nar. od 28. februara 1986. ulazi u sastav 5. bei i ped.

114. č za elektronsko izviđanje (vp 9400, rj 3116) Lučko – formirana prema nar. od 12. oktobra 1977. 5 VaK. Prema nar. od 28. februara 1986. ulazi u sastav 5. bei i ped.

112. č RTI A – prema nar. od 1. marta 1985, nastala preformiranjem 2č/224. cei Niš, vp 1490. Prema nar. od 28. februara 1986. ulazi u sastav 3. bei i ped.

115. č RTI A – prema nar. od 1.marta 1985, nastala preformiranjem voda za RTI/350 Lučko, vp 9805. Prema nar. od 28. februara 1986. ulazi u sastav 5. bei i ped.

l) DOPUNSKE JEDINICE

Vazduhoplovne dopunske čete i vodovi

492. vdč – formirana prema nar. od 12. oktobra 1977. u 492. vb. Prema nar. od 9. oktobra 1981. mobilizacijsko mesto Niš umesto Priština. Prema planu reorganizacije 1986. ulazi u sastav svoje vb.

11. dopč-pilota – formirana prema nar. od 12. oktobra 1977. Obrenovac.

12. dopč-pilota – formirana prema nar. od 12. oktobra 1977. Karlovac. Rasformirana po nar. od 6. juna 1984.

15. dopv-pilota – formiran prema nar. od 12. oktobra 1977. Leskovac.

16. dopv-pilota – formiran prema nar. od 12.oktobra 1977. Butmir. Rasformiran po nar. od 6. juna 1984.

7. dopv-pilota – formiran prema nar. od 12. oktora 1977. Zemunik. Rasformiran po nar. od 6. juna 984.

) OSTALE JEDINICE

9. čVP – formirana prema nar. od 26. aprila 1978. od komandom RV Zemun (vp 8922, rj 1064).

rema nar. SSNO, 20. januara 1992. preformirana u 9. bataljon VP. Prema nar. od 9. juna 1992. ponovo raćen naziv 99. čVP.

28. intendantska nastavna četa (za obuku kuvara) – u sastavu 975. vnc Sombor; rasformirana prema ar. od 11. maja 1978.

85. nastavna četa VP – u 975. vnc Sombor; rasformirana prema nar. od 11. maja 1978.

07. samostalna tenkovska četa (rj 1449) – formira- a po nar. od 28. januara 1982, naoružana tenkovi- na M-47. Rukovalac mobilizacije 177. vb. Prema na- eđenju iz juna 1982. ušla u sastav 177. vb-Batajnica. J skladu sa promena Jedinstvo 1987, 1988. brisana z R razvoja.

208. samostalna tenkovska četa (rj 1506) – formira- a po nar. od 28. januara 1982, naoružana tenkovi- ma M-47. Rukovalac mobilizacije 28. boa. Prema na- eđenju iz juna 1982. ušla u sastav 285. vb-Lađevci. J skladu sa promena Jedinstvo 1987, 1988. brisana z R razvoja.

Obaveštajni centar RV – prema nar. od 2. aprila 1980, u **170. obaveštajni centar III varijante**, Zemun (8115/10). Prema nar. od 25. februara 1987. menja vp u 5321 (rvp 12496, rj 2657).

Kontraobaveštajna grupa K-de RV i PVO – formira- a prema nar. od 2. aprila 1980.

) VAZDUHOPLOVNE ŠKOLE

Vazduhoplovna oficirska škola veze (VOŠV)

Nastala je preimenovanjem Škole za usavršavanje oficira roda veze i njenim uključivanjem u sastav Vazduhoplovnog školskog centra veze.

Vazduhoplovna podoficirska škola

Formirana u Novom Sadu 3. februara 1945, odakle je 29. jula predislocirana u Kraljevo, a zatim 1. aprila 1946. u Rajlovac. Do oktobra 1947. samostalna, a tada ulazi u sastav novoformiranog Vazduhoplovnog vojnog tehničkog učilišta. U novembru iste godine preimenovana u VPMŠ.

U njenom sastavu, 1. jula 1945, formirana je Prva vazduhoplovna škola specijalista. Ova škola je 1947. predislocirana iz Rajlovca u Kraljevo i izdvojena iz VPMŠ.

Vazduhoplovna podoficirska mehaničarska škola (VPMŠ)

Nastala je predislociranjem Vazduhoplovne podoficirske škole iz Kraljeva u Rajlovac, koja je novembra 1947. preimenovana u VPMŠ. Do oktobra 1947. bila je samostalna ustanova u vazduhoplovstvu, a od tada do 1952. u sastavu Vazduhoplovnog vojnog tehničkog učilišta (od 1952 VTŠC), u čijem sastavu ostaje do njegovog rasformiranja krajem 1966. U 1965. preimenovana je u Vazduhoplovnotehničku podoficirsku školu.

U njenom sastavu bila je **Škola mladih avio-specijalista (ŠMAS)** od oktobra 1946. do 30. septembra 1947, koja je obučila tri klase vojnika za vazduhoplovstvo.

Vazduhoplovna podoficirska škola veze (VPŠV)

Formirana je u Kraljevu 1. aprila 1947. kao 2. vazduhoplovna škola specijalista. Kasnije se spaja sa 1. vazduhoplovnom školom specijalista i Foto-školom iz Pančeva (Škola vazduhoplovnih specijalista) u VPŠV. U 1953. ulazi u sastav VŠCV. Prestala da radi 1970, a školovanje kadra preuzima Vazduhoplovna tehnička vojna škola.

Vazduhoplovni školski centar veze

Sastav 1956: Šk. za usavrš u pr, vazd of, III g VTA, VPŠV, Meteorol šk.

Vazduhoplovnotehnička srednja vojna škola (VTSVŠ)

Vodi poreklo od Vazduhoplovne podoficirske škole (1945–47), potom VPMŠ (1947–1965), VTPŠ (1965–69), VTVŠ (1969–71), VTŠ (1971–73), Srednja VTŠ (1973–74), od 1975. pod nazivom VTSVŠ. Od 15. decembra 1977. u sastavu Vazduhoplovno-tehničkog školskog centra.

Škola za rezervne vazduhoplovno-tehničke oficire (ŠRVTO)

Formirana je 27. aprila 1947, a počela da radi 1. maja 1947, u sastavu VVTU u Rajlovcu. Od 1952. ulazi u sastav VTA, a od 1976. u sastav VTVA.

Vazduhoplovno vojno učilište (VVU) (4067, rvp 10863, rj 1090)

Formirano 12. septembra 1945. u Pančevu.

U sastavu VVU bili su i 1, 2, 3, 4. všp, pitomački bataljon, vtb i pozadinske jedinice. Školu završile pilotske 1–4. klasa. Predislocirana u Mostar 1949. i promenila naziv u ŠAOA.

Škola aktivnih oficira avijacije (4067)

Nastala preimenovanjem VVU i postojala u Mostaru 1949 – 1952. gde su završile pilotske 5–8. klasa. Pored uprave i nastavnih organa imala i avijacijske jedinice (101, 104, 105. puk) i školu rezervnih vazduhoplovnih oficira.

Vazduhoplovno vojnotehničko učilište (VVTU)

Formirano 1947. u Rajlovcu. U sastav učilišta ušli su i Vazd. podoficirska škola, I–IV nastavna oficirska četa (kasnije klase) i Škola za rez. v/t oficire. Novembra 1952. preimenuje se u VTŠC.

Vazduhoplovni tehnički školski centar (VTŠC)

Formiran novembra 1952. od VVTU u Rajlovcu.

VVTOŠ, VTA, u VVTŠC ulaze 1. oktobra 1956; osim njih, u sastavu su i VTŠRO, VMehPŠ i VTkurs za usavršavanje vt o/po.

Krajem 1966. rasformiran, ali je ponovo formiran 15. decembra 1977.

U sastavu centra su VTVA (I, II stepen), Raketni školski centar, VTSVŠ i Škola za rezervne v/t oficire.

Vazduhoplovna oficirska škola

Formirana 15. decembra 1948. u Kovinu. U septembru 1949. prebazirana u Ljubljanu. Početkom 1950. preimenovana u Višu vazduhoplovnu oficirsku školu (VVOŠ). U jesen 1953. prebazira u Pulu. U 1955. godini preformirana u Vazduhoplovnu aplikacionu školu, a ova od 1. oktobra 1956. u Vazdvuhoplovnu školu za usavršavanje. U njenom sastavu bio 185. avijacijski puk.

Vazdvuhoplovna škola za usavršavanje

Nastala preformiranjem VAŠ 1957. u Puli. Radila do 1966, kada je ušla u sastav VVA. U njenom sastavu 1957–1960. bila i vazduhoplovno-tehnička grupa (bivši 185. puk), 258.vb.

Vazduhoplovna tehnička akademija (VTA)

Formirana novembra 1952. u Rajlovcu. Početkom 1953. predislocirana u Žarkovo, gde ostaje do 1956. kada se ponovo vraća u Rajlovac. U sastavu VTŠC od formiranja do 1966, potom samostalna pod komandom RV i PVO. U septembru 1974. VVVTA se integriše sa VTA u Vazduhoplovno-tehničku vojnu akademiju VTVA.

U sastavu VTA nalazila se i Škola za rezervne vazduholovnotehničke oficire.

Vazduhoplovna tehnička vojna akademija (VTVA)

U sastavu je VTŠC. Sastojala se od dva stepena školovanja (osnovno u Rajlovcu i više u Žarkovu), kao i Škole za rezervne v/t oficire.

VVTU i Š – (rvp 11669)

VVŠspec – (rvp 11441)

Vojno-politička škola 8115-34 Pančevo.

Viša avio-tehnička oficirska škola VATOŠ- (rvp 11234>13436, rj 2615) Žarkovo 1955.

VŠC 8236 Pančevo – formiran 1. januara 1952, ali rasformiran već naredbom pov. 1452/III uprave od 10. septembra 1953.

U sastavu centra su VVA, VVVA, Apl. škola Mostar, 230. andopc, ŠROA Novi Sad/267. andopc.

Viša vazduhoplovna vojna akademija

Nar. pov 1452 III up od 10. septembra 1953. preformirana i predislocirana u Beograd pri Višoj vojnoj akademiji JNA. Prethodno 1952–53. bila je u sastavu VŠC.

Pilotska podoficirska škola – nar. pov. 1452 III up od 10. septembra 1953. u LŠC (formirana 1952.)

Vazduhoplovna škola za rezervne oficire Novi Sad – rasformirana nar. pov. 1452 III up od 10. septembra 1953.

Vazduhoplovni školski centar veze- VŠCV (I elektronike 55)

Formiran 1953. u Kraljevu. U svom sastavu imao je VOŠV, VPŠV i Kurs za usavršavanje podoficira veze. Rasformiran 1969, a školovanje takvog kadra preuzele VTSVŠ i VTVA.

Letački školski centar

Formiran 1953. U njegovom sastavu više avijacijskih i teorijskih pukova, vazduhoplovna zona sa svojim jedinicama i vazduhoplovne baze i I II reda.

Razvija 230. ndopc Mostar Ortiješ (5038) i 267 ndopc (2902 mešoviti).

V VVTA K-de RV 9163 Žarkovo, formirana nar. od 25. jula 1966.

VOŠ R Zemunik u mob. razvoju kod VVA prema nar. od 19. decembra 1968 (rj 4622).

Vazduhoplovna vojna akademija

Vp 4067, Zemunik. Formirana 1960 (ranije delovala kao VVU (1945), ŠAOA (1949), VVA i PPŠ (1952), LŠC (1953) 1. i 2. PŠ (1956).

Prema nar. SSNO, 20. januara 1992. prelazi iz Zadra u Rajlovac, rasformira se i ulazi u CVŠ RV i PVO. Naredbom 16. aprila 1992. preseljena u Žarkovo.

Nastavljala tradiciju Štaba vazduhoplovnih škola NOVJ.

Vojna gimnazija Maršal Tito

Formirana je 10. juna 1961. u Mostaru pod nazivom Pripremna škola za vazduhoplovnu vojnu akademiju. U 1963. preimenovana i verifikovana kao Druga gimnazija u Mostaru. U školskoj 1967/68, dobija naziv Vazuhoplovna gimnazija Maršal Tito, a od 1977/78. nosi naziv Vazduhoplovna opšte srednja škola Maršal Tito.

Prema nar. SSNO, 20. januara 1992. prelazi iz Mostara u Rajlovac, rasformira se i ulazi u CVŠ RV i PVO. Naredbom 16. aprila 1992. preseljena je u Beograd.

Raketni školski centar

Formiran 24. novembra 1962. u Batajnici. Prestao sa radom 1986.

ŠC RV i PVO

Prema nar. SSNO, 20. januara 1992. ukinut.

Letački školski centar

Formiran prema nar. SSNO od 20. januara 1992. u Mostaru (vo 4172, rvp 10051, rj 3501). U njegov sastav ušli su 105. lbap A, 107. map B i 172. lbap A.

5. centar za specijalisticku obuku RV i PVO

Formiran u Batajnici prema nar. od 7. oktobra 1992. U njegovom sastavu Srednja vojna škola RV i PVO (6778). Sredinom 1994. preformiran u **ŠC RV i PVO** (vp 3395) Batajnica. Septembra 1996. SRVŠ RV i PVO prelazi iz Sombora u Batajnicu.

o) INSTITUTI

Vazduhoplovno medicinski institut – (rvp 10483, rj 6272)

Formiran 11. novembra 1945. godine. Posle izgradnje aerodroma u Batajnici, tokom pedesetih godina preseljen iz Zemuna.

Vazduhoplovno tehnički institut – (vp 3070, rvp 1076> 10246, rj 2763). Formiran 10. avgusta 1946. godine. Smešten u Žarkovu. Prema nar. SSNO, 20. januara 1992. izlazi iz sastava RV i PVO.

p) OSTALO

Vazduhoplovno odmaralište Viltuš (rj 4240), 34.vtk 49; Rasformirano nar. VKOS br. 200 od 5. februara 1953.

Vojnoisledni zatvor tipa A – Zemun, KJRV kasnije Vojno-istražni zatvor pri KRV, rasf ormiran 1964.

Dom JRV-Zemun, KJRV

Navigacijska sekcija III VaK- Ljubljana – formirana 1. avgusta 1956.

Navigacijska sekcija VII VaK- Novi Sad – formirana 1. avgusta 1956.

3. vazduhoplovna grupa za sadejstvo – formirana 1964. u sastavu 1. VaK. U svom sastavu ima i 3. vod veze.

4. vazduhoplovna grupa za sadejstvo – formirana 1964. u sastavu 5. VaK. U svom sastavu ima i 4. vod veze.

7. vazduhoplovna grupa za sadejstvo – formirana 1964. u sastavu 5. VaK. U svom sastavu ima i 7. vod veze.

objekat 909 – Straževica-Beograd; ugrađen u formaciju 11. d PVO prema nar. od 2. decembra 1985. Od formiranja 1. korpusa 1986. u njegovom sastavu.

Izvori i literatura

ARHIV JUGOSLAVIJE – fond 112, Tanjug – fond 290, JUSTAARHIV SAVEZNOG MINISTARSTVA INOSTRANIH POSLOVA – fond PA, poverljivo 1945 – 1954 – fond PA, strogo poverljivo 1945 – 1954ARHIV VOJNOISTORIJSKOG INSTITUTA – fond NOB – arhiv Oružanih snaga SFRJMUZEJ JUGOSLOVENSKOG RATNOG VAZDUHOPLOVSTVA – fond (posleratnih) jedinica RV i PVO – registri – neregistrovana građaMUZEJ JUGOSLOVENSKOG VAZDUHOPLOVSTVA – fond saobraćajne avijacije-Arhive jedinica JNA – III uprava Generalštaba – *82. avijacijska brigada*, spomen- soba, aerodrom Cerklje – *97. avijacijska brigada*, spomen-soba, heliodrom Divulje – *111. avijacijska brigada* (Istorijat 422/111. avijacijskog puka), spomen-soba, aerodrom Pleso – *117. avijacijski puk* (istorijat 117. lap) spomen-soba, aerodrom Bihać (prepis napravio i ustupio Milan Micevski) – *172. avijacijski puk* (istorijat 172. lbap), spomen-soba, aerodrom Golubovci – *204. aviijacijski puk* (istorijat 113. lap/116. lap, istorijat 204. lap), spomen-soba, aerodrom Batajnica – *Istorija 119. vazduhoplovnog transportnog puka*, (neobjavljen rukopis puk. Ratka Nikšića, dobijen od autora) – Vazduhoplovni opitni centar, Batajnica – 250. raketna brigada PVO, BanjicaUsmeni izvoriDobrivoj Dumitrov, Marko Flajs, Branko Glumac, Ilija Kračunov, Ljubomir Krstić, Ivan Katić, Bogdan Kolničar, Veljko Lukić, Mido Milikić, Mitar Mitrović, Živan Mirčetić, Mihajlo Nikolić, Ratko Nikšić, Petar Petković, Tomaš Samardžić, Miloš Sinobad, Borivoje Tošić, Nikola Žutić, Miroslav Mladenović, Novica Šušić, Stevan Janjanin, Milan Kostić, Boris Antonić, Predrag GranidićObjavljeni izvori*Dokumenti o spoljnoj politici SFRJ*, Beograd 1984 – 1986. – 1946, knj. 1 – 2, *Odnosi Jugoslavije i Rusije (SSSR) 1941 – 1945*, Dokumenti i materijali, Beograd 1996.*Zbornik podataka i dokumenata o NOR-u naroda Jugoslavije*, tom X, knj. 1 i 2, Beograd 1983. Josip Broz Tito, *Govori i članci*, Zagreb 1959. – knjiga 7 – knjiga 8Brošure JA/JNA: bilteni, naređenja, elaborati*Avion IL-2 opis i eksploatacija*, Biblioteka vazduhoplovnog glasnika 6, 1950.*Bilteni avio-tehničke službe, 1 – 150*, Komanda JRV, 1950.*Bilteni avio-tehničke službe, 151 – 200*, Komanda JRV, 1951.*Obaveštajna služba SAD*, Uprava bezbednosti DSNO, poverljivo, broj evidencije 5921, 1968.*Plan – informator, za pitomce na obuci u 172. lbap (n) – Titograd*, izdanje VVA – 172. lbap(š) za internu upotrebu.Edicija *Razvoj oružanih snaga SFRJ 1945 – 1985*, Beograd 1986 – 1991 – knjiga 4, RV i PVO – knjiga 7, SSNO, tom 1, 2 – knjiga 8, Politički rad u JNA – knjiga 13, Vojnoobaveštajna služba – knjiga 16, Naučnoistraživačka i razvojna delatnost, tom 1, 2 – knjiga 17, Tehničko snabdevanje – knjiga 24, Rukovodeći kadar oružanih snagaVojni listovi i časopisi iz perioda 1945 – 1954. kao izvor drugog redaJugoslovenski Narodna armija, Front, Krila armije Ostali listovi i časopisiBorba, Let, YUVAM Bilten, Aeroplan, Aeromagazin, Mir Aviacii, Wheels and tracks, Flight, Flying, Glasnik RVi PVONaučni članci, novinski tekstovi, feljtoniBisenić Dragan, *Sveočenje Vladimira Velebita*, Politika, mart – april 2001.Bourgeois Harold, *Tito's Jet Jockeys (Three Yugoslav combat veterans are learning jet techniques, Yankee style)*, Flying, July 1953, 28 – 29, 46.Puk. Dabović Krsto, *Stvaranje i razvoj pozadine Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane*, Glasnik RV i PVO, 2/1972.Dimitrijević Bojan, *Zapadna vojna pomoć Jugoslaviji 1951 – 1958*, Istorija 20. veka, 1/1996, Beograd 1996.

Dimitrijević Bojan, *Yugoslav - Soviet Military relations 1945 – 1948*, The Journal of Slavic Military studies, vol 9, no 3, September 1996, London 1996, 581 – 593.

Dimitrijević Bojan, *Jugoslovensko- sovjetski vojni odnosi 1945 – 1948*, Istorija 20. veka, 1/1997, Beograd 1997, 87 – 96.

Dimitrijević Bojan, *The Mutual Defense aid Program in Tito's Yugoslavia, 1951 – 1958 and its Technical Impact* (Edited by David M. Glantz), The Journal of Slavic Military studies, vol 10, no 2, June 1997, London 1997,19 – 33.

Dimitrijević Bojan, *Jugoslovenska narodna armija u tršćanskoj krizi 1953. godine*, Istorija 20. veka, 1/1998, Beograd 1998, 69 – 82.

Dimitrijević Bojan, *Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo 1945 – 1951*, Let – časopis za istoriju vazduhoplovstva, Muzej jugoslovenskog vazduhoplovstva, 1 – 1998, Beograd, 194 – 221.Dimitrijević Bojan i Micevski Milan, *98. avijacijska brigada*, Aeroplan, 1/1995.Dimitrijević Bojan i Micevski Milan, *Branioci prestonice (204. lovački puk)*, Aeroplan, 2/1995.Dimitrijević Bojan i Petrović Ognjen, *Tanderbolt*, Aeroplan, jul – avgust 1989, 4.Dumitrov Dobrivoj, *Kako je oboren američki avion*, NIN, 16. jun 1985, 8.Galbraith G. Evan, *Hot Spots in Cold War*, National Review, 24. January 1994, Vol 46, Issue 1, 59 – 60.Potpukovnik Đonlagić Ahmet, *Izgradnja vojne industrije, izraz snage naše socijalističke ekonomike*,Vojnopolitički glasnik, 10/1950.Heuser Beatrice, *Yugoslavia*

n Western Military Planing 1948 – 53, u Yugoslavia's Security Dilemas, edited by Marko Milivojević, Berg, New York 1988.Kolo Aleksandar i Micevski Milan, *KB – 11 Fazan*, Naša krila, 7/1995. Poseban dodatak. Kolo Aleksandar, *Lovački avioni Jak 1m i Jak 3*, Front, br. 29,27. jul 1981.Ppuk Kovačević Danilo, *Četrdeset odina inžinjerijskih jedinica RV i PVO*, Glasnik RV i PVO, 5/1983.Krunić Čedomir, *Jugoslovensko-sovjetsko kcionarsko društvo za civilno vazduhoplovstvo JUSTA*, Let, časopis Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva, 2/2000.Micevski Milan and Dimitrijevic Bojan, *Balkan Mosquitos, Flypast*, November 1990.Micevski Milan Dimitrijević Bojan, *Jakovljev Jak-3*, Aeromagazin 1, oktobar 1990, 20.Micevski Milan i Dimitrijević Bojan, *Priča o 117. lovačkom puku – Gardijski lovci*, Aeroplan, 1/ 1991, 20.Micevski Milan i Dimitrijević Bojan, *Beg Austriju*, Aerosvet 19, mart 1992, 40 – 41.Mladenov Alexandar, *Bulgaria (Air Power Analysis)*, World Air Power Journal, No 36, Spring 1999.Oštrić Šime i Ognjan Petrović, *Avia S-92 Turbina*, Aeroplan, jul – avgust 1989, br. 4, 18 – 21.Oštrić Šime, *Esovi – potomci Ika*, Aviorevija, br. 10, oktobar 1983, 20.Oštrić Šime, *Ikarus" S-49C*, Aviorevija, 12 – 13/1984.*Poseta general-potpukovnika Hari G. Armstronga...*, Vojnosanitetski pregled, 5 – 6/ 1953, 249 – 250.Ristović Milan, *"Mali rat" na jugoslovensko-grčkoj granici (1945 – 1950)*, Vojnoistorijski glasnik 3/1999.Roganović Mirko, *30 godina jedinica VOJIN*, Glasnik RV i PVO, 3/83, Beograd 1983.General-major Roglić Stevan, *Rađanje našeg RV i PVO*, Glasnik RV i PVO, 2/1972.Stojić Jovan, *Na svetlim tradicijama 254. lovačkog puka*, Glasnik RV i PVO, 3/1978.General-pukovnik u penziji Ulepič Zdenko, *Posleratni razvoj jugoslovenskog ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane*, Glasnik RV i PVO, 2/1972. Underhill Garret, *NATO – Air Age or Stone Age?*, Air Force 1953, 31.*US MIGs*, Air Forces Monthly, June 2001, 22.MonografijeAdamović Miladin, *Galeb mira i razdora, 72 dana oko Afrike*, Beograd 2001.Anić Nikola – Joksimović Sekula – Gutić Mirko, *Narodno- oslobodilačka vojska Jugoslavije*, Beograd 1982.Banac Ivo, *Sa Staljinom protiv Tita*, Zagreb 1990.Bekić Darko, *Jugoslavija u hladnom ratu*, Zagreb 1988.*Bela knjiga o agresivnim postupcima vlada SSSR, Poljske, Čehoslovačke, Mađarske, Rumunije, Bugarske i Albanije prema Jugoslaviji*, MIP FNRJ 1951.Bjelica Obrad, *Vojna akademija kopnene vojske 1944 – 1984*, Beograd 1983.*Druga eskadrila Narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije 1944 – 1984*, izdala komanda VJ 5870 Cerklje, juli 1984.Dimitrijević Bojan i Micevski Milan, *JETS, avioni američkog porekla u jugoslovenskom naoružanju 1953 – 1974*, Beograd 1991.Janić Čedomir upravnik Muzeja JV, *70 godina vazduhoplovne industrije Jugoslavije 1923 – 1993*, katalog za istoimenu izložbu.Janša Janez, *Premiki, Nastajanje in odbramba slovenske države 1988 – 1992*, Ljubljana 1992.Jovetić Rade, *Njima pripada nebo*, Kraljevo 1998.Jović Stojan, *Pod kupolom padobrana*, Beograd 1980. ović Stojan, *Istorija jugoslovenskog padobranstva*, Beograd 1996.*Jugoslovensko-sovjetski sukob 1948*, Beograd 1999.*Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo u Narodnooslobodilačkom ratu*, Materijal sa simpozijuma, Beograd 1981.*Kampanja protv FNRJ 1948 – 1958*, Uprava za moralno-političko vaspitanje JNA, (za službenu upotrebu), oktobar 1958.Kinzey Bert, *F-84G Thunderjet in detail*, Squadron / Signal Publications, Carrollton Texas, 1999.Kolo Aleksandar i Dimitrijević Bojan, *Spitfajer*, Beograd 1997.Lazarević Božo, *Vazduhoplovstvo u NOR-u 1941–1945*, Beograd 1972.Likso Tihomir, *Letačka karijera Miljenka Lipovšćaka 1939 – 1980*, Nova Gradiška 1999.Mc Laren, R. David, *Republic F-84G, Thunderjet, Thunderstreak & Thunderflash. A Photo Chronicle*, Shifer Military / Aviation History, Atglen PA. Milikić Miloš Mido pilot, *Za naše nebo, Monografija Prve klase letača Vazduhoplovnog vojnog učilišta*, drugo dopunjeno izdanje, Beograd, bez datuma.Milatović Arso, *Pet diplomatskih misija*, 1–2, Zagreb– Ljubljana 1985.*Oružane snage Jugoslavije 1941–1981*, Beograd 1982.Pejčić Predrag, *Tito među vazduholpovcima*, Zagreb 1979.Pejčić Predrag, *Tito među vazduhoplovcima*, Beograd 1982.Pejčić Predrag, *Čelična krila*, Beograd 1985.Pejčić Predrag, *Prva i Druga eskadrila NOVJ*, Beograd 1991. Pejčić Predrag, *42. vazduhoplovna divizija*, Beograd 1991.Petković Ranko, *Jedan vek odnosa Jugoslavije i SAD*, Beograd 1992.Pezo Omer, *Vojna industrija Jugoslavije*, Beograd 1983.Popović B. Nikola, *Jugoslovensko-sovjetski odnosi u Drugom svetskom ratu*, Beograd 1988.*Priča o Jugoslovenskom aerotransportu*, Beograd 1987. *Rat u Hrvatskoj i Bosni i Hercegovini 1991–1995*, uredili Branka Magaš i Ivo Žanić, Zagreb – Sarajevo 1999.Rendulić Zlatko, *Avioni domaće konstrukcije posle Drugog svetskog rata*, Beograd 1996.Savišek dr Marjan, *Uloga vojne pomoći u spoljnoj politici SAD*, Beograd 1963.*Soko, vazduhoplovna industrija Mostar, 1951–1981*, (bez podataka o mestu i godini izdanja).Potpukovnik Tanović Ivan, *Bibliografija – Glasnik RV i PVO 1945 – 1985*, Beograd 1985.Tito Josip Broz, *Stvaranje i razvoj Jugoslovenske armije*, Beograd 1949.*Tito, vrhovni komandant*, Beograd 1980. *Titova reč u publikacijama JNA, Anotirana bibliografija*, Beograd 1982.*Trideset godina Školskog centra PVO*, Zadar 1975.Vasić Borislav, *Avioni jugoslovenskog neba*, Beograd 1987.*Vojni leksikon*, Beograd 1981.*Za pobedu i slobodu, Vazduhoplovstvo u strategiji NOR-a*, Učesnici govore (okrugli sto: 21. mart 1985), Beograd 1986.Živanović Miljenko, *Centar vojnih škola kopnene vojske 1945 – 1985*, Beograd 1989.Žutić Nikola, *Ikarus Ikarbus 1923 – 1998*, Beograd 1999.

Skraćenice

ABS	armirano-betonsko sklonište
abr	avijacijska brigada
VaK	vazduhoplovni korpus
Vak-da	vazduhoplovna komanda
vb	vazduhoplovna baza
VVA	Vazduhoplovna vojna akademija
VVTVA	Viša vazduhoplovno-tehnička vojna akademija
vz	vazduhoplovni zavod
vJA	vazduhoplovstvo Jugoslovenske armije
VVU	Vazduhoplovno vojno učilište
VOC	Vazduhoplovni opitni centar
VOJ	vazdušno osmatranje i javljanje
VOJIN	vazdušno osmatranje, javljanje i navođenje
vnc	vazduhoplovno-nastavni centar
VPO	vojnopomorska oblast
VSJ	Vazduhoplovni savez Jugoslavije
vtd	vazduhoplovno-tehnička divizija
VTI	Vazduhoplovno-tehnički institut
VTVA	Vazduhoplovno-tehnička vojna akademija
VTsl	vazduhoplovno-tehnička služba
vtrz	vazduhoplovno-tehnički remontni zavod
VFR	Visual Flying Rules
VŠU	Vazduhoplovno-štabna uprava
GVD	Grupa vazduhoplovnih divizija
GRB	gađanje, raketiranje i bombardovanje

GUVS	Glavna uprava za vazdušni saobraćaj
dPVO	divizija protivvazdušne odbrane
DSNO	državni sekretar za narodnu odbranu
eio	elektronsko izviđanje i ometanje
EI i PED	elektronsko izviđanje i protivelektronsko dejstvo
eo	elektronsko ometanje
IA	izviđačka avijacija
iae	izviđačka avijacijska eskadrila
IFR	Instrumental Flying Rules
IRAN	Inspection and Repair As Necessary
JA	Jugoslovenska armija
JNA	Jugoslovenska narodna armija
JRM	Jugoslovenska ratna mornarica
JRV	Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo
K(J)RV	Komanda (Jugoslovenskog) ratnog vazduhoplovstva
KoV	Kopnena vojska
Ko RV i PVO	Korpus Ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane
KPJ	Komunistička partija Jugoslavije
KŠRI	Komandno - štabna ratna igra
LA	lovačka avijacija
lae	lovačka avijacijska eskadrila
lap	lovački avijacijski puk
LBA	lovačkobombarderska avijacija
lbae	lovačkobombarderska avijacijska eskadrila

bap	lovačkobombarderski avijacijski puk
LŠC	letački školski centar
mtrae	mešovita transportna avijacijska eskadrila
MUP	Ministarstvo unutrašnjih poslova
NATO	North Atlantic Treaty Organisation
NDH	Nezavisna Država Hrvatska
ONO	opštenarodna odbrana
ONOR	opštenarodni odbrambeni rat
OS	Oružane snage
OSK	organizacija Saveza komunista
OSSOJ	organizacija Saveza socijalističke omladine Jugoslavije
PAA	protivavionska artiljerija
PAM	protivavionski mitraljez
PAT	protivavionski top
PVO	protivvazdušna odbrana
ppa	puk pomoćne avijacije
ppdhe	protivpodmornička helikopterska eskadrila
PSS	poletno-sletna staza
RV i PVO	Ratno vazduhoplovstvo i protivvazdušna odbrana
RJ	raketne jedinice
rp PVO	raketni puk protivvazdušne odbrane
SKJ	Savez komunista Jugoslavije
SKOJ	Savez komunističke omladine Jugoslavije
smu	složeni meteorološki uslovi
SSNO	Savezni sekretar/sekretarijat za narodnu odbarnu
SFRJ	Socijalistička Federativna Republika Jugoslavija
TO	teritorijalna odbrana
UNEF	United Nations Emergency Force
USAF	United States Air Force
USAFE	United States Air Force in Europe
HDZ	Hrvatska demokratska zajednica
cVOJIN	centar za vazdušno osmatranje javljanje i navođenje
COPPSOS	Centar za obuku pilota pripadnika stranih oružanih snaga
čEI	četa za elektronsko izviđanje
čPEOB	četa za protivelektronsku borbu
čRTI	četa za radiotehničko izviđanje
ŠAOA	škola aktivnih oficira avijacije
ŠRO(A)	škola rezervnih oficira (avijacije)
ŠC PVO	školski centar protivvazdušne odbrane

BOJAN B. DIMITRIJEVIĆ (Beograd 1968), istoričar iz Instituta za savremenu istoriju. Diplomirao 1994. i magistrirao 1997, na beogradskom univerzitetu. Takođe, magistrirao 1996 na Srednjeevropskom univerzitetu u Budimpešti. Doktorirao na novosadskom univerzitetu za tezom pod naslovom *Jugoslovenska narodna armija 1945-1954*. Objavio je više monografija sa temama iz istorije Ravnogorskog pokreta 1941-1945 i biografija đenerala Dragoljuba Mihailovića, kao i preko šezdeset radova iz savremene vojne istorije ovog prostora. Bio je i kustos Muzeja jugoslovenskog vazduhoplovstva do 1997. godine, a iz oblasti istorije jugoslovenskog vazduhoplovstva objavio je šest autorskih i koautorskih publikacija. U periodu mart 2003-april 2004. savetnik Ministra odbrane za reformu vojske, a sada savetnik predsednika Srbije zaduzen za vojna pitanja. Kao savetnik Ministra odbane rukovdio timom koji je izradio Strategiju odbrane Srbije i Crne Gore i Belu knjigu odbrane.

Izdavač
INSTITUT ZA SAVREMENU ISTORIJU
Beograd, Trg Nikole Pašića 11
www.isi.co.yu
isi@yubc.net

Za izdavača
Dr Momčilo Pavlović, direktor

Štampa
Grafički Atelje Bogdanović

Tiraž 300 primeraka

CIP – Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

358.4(497.1)"1942/1992"

ДИМИТРИЈЕВИЋ, Бојан Б.
Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo : 1942–1992 / Bojan B. Dimitrijević. – 1. izd. – Beograd : Institut za savremenu istoriju, 2006 – 399 str. : fotogr. ; 24 cm. – (Biblioteka Studije i monografije / [Institut za savremenu istoriju])

Tiraž 300. – Str. 7–8 ; Predgovor / Zdravko Ponoš. – Napomene i bibliografske reference uz tekst.

ISBN 86-7403-105-3

а) Војно ваздухопловство – Југославија – 1942–1992
COBISS.SR-ID 133363212

